

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

TAMYRES CAITANO BUENO

MANUAL DE ORIENTAÇÕES BÁSICAS PARA A OFERTA DE NOVOS DESTINOS
DO SEGMENTO DE CRUZEIROS MARÍTIMOS NO BRASIL

CURITIBA

2016

TAMYRES CAITANO BUENO

MANUAL DE ORIENTAÇÕES BÁSICAS PARA A OFERTA DE NOVOS DESTINOS
DO SEGMENTO DE CRUZEIROS MARÍTIMOS NO BRASIL

Trabalho de graduação apresentado à disciplina de Projeto de Planejamento e Gestão em Turismo II. Curso de Turismo, Departamento de Turismo, Setor de Ciências Humanas, Universidade Federal do Paraná.

Orientadora: Prof. Esp. Deise Maria
Fernandes Bezerra

CURITIBA

2016

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

QUADRO 1 - TIPOS DE TRANSPORTES.....	19
QUADRO 2 - CARACTERIZAÇÃO DOS OBJETIVOS.....	42
QUADRO 3 - ETAPAS DO PROJETO.....	71
QUADRO 4 - CUSTOS DO PROJETO.....	78
FIGURA 1 - RANKING DOS PAÍSES EMISSORES X NÚMERO DE TURISTAS....	23
FIGURA 2 - EVOLUÇÃO DO PIB BRASILEIRO.....	28
FIGURA 3 - LOCALIZAÇÃO DOS PORTOS PÚBLICOS.....	35
FIGURA 4 - COMPARAÇÃO ENTRE AS LEIS 8.630/1993 E 12.815/2013.....	38
FIGURA 5 - STAKEHOLDERS DO SEGMENTO DE CRUZEIROS MARÍTIMOS....	54

LISTA DE SIGLAS

ABREMAR – Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANVISA - Agência Nacional de Vigilância Sanitária

CLIA – Cruise Lines International Association

FGV - Fundação Getúlio Vargas

IMO - International Maritime Organization

OMT - Organização Mundial do Turismo

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

PIB - Produto Interno Bruto

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	7
2	MARCO TEÓRICO	10
2.1	TURISMO E TRANSPORTE	10
2.1.1	Turismo	10
2.1.2	Transporte	15
2.1.3	Panorama brasileiro do turismo náutico	20
2.2	OS CRUZEIROS MARÍTIMOS	21
2.2.1	Panorama brasileiro de cruzeiros marítimos	26
2.2.2	Portos	29
2.2.2.1	Panorama Mundial e Brasileiro	34
2.2.2.2	Normatização dos portos	37
3	METODOLOGIA	41
3.1	CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA	41
3.2	COLETA, TABULAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DE DADOS	44
4	ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA	46
4.1	APRESENTAÇÃO DOS DADOS COLETADOS	46
4.2	INTERPRETAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	63
5	PROJETO DE TURISMO	70
5.1	DESCRIÇÃO DO PROJETO	70
5.2	ETAPAS PARA EXECUÇÃO DO PROJETO	70
5.2.1	Descrição das Etapas para a Execução do Projeto	70
5.2.1.1	Primeira Etapa - Planejamento	71
5.2.1.2	Segunda Etapa – Operacionalização e Execução	76
5.2.2	Descrição dos Recursos Humanos envolvidos em cada etapa	77
5.2.3	Descrição do Orçamento e dos desembolsos por etapa	77

5.2.4 Avaliação do retorno do investimento.....	78
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	79
REFERÊNCIAS.....	81
APÊNDICE 1 – MODELO DE QUESTIONÁRIO.....	86
GLOSSÁRIO.....	88

1 INTRODUÇÃO

No turismo, aprende-se a necessidade de se entender às características dos segmentos que formam a atividade turística, com o intuito de formatar a oferta às necessidades da demanda, sem esquecer-se da questão da sustentabilidade, que prevê que o maior beneficiário da atividade seja a população local. No mundo, o turismo se torna presente nas mais diferentes localidades e formas, e devido a sua dimensão o turismo náutico é cada vez mais abordado por estudos, artigos científicos, livros, entre outros. Segundo Brasil (2010b, p.14):

O Turismo Náutico se diferencia dos outros segmentos na medida em que o seu principal elemento caracterizador é um equipamento náutico: a embarcação, que se constitui no próprio atrativo motivador do deslocamento, ao mesmo tempo em que é utilizada como meio de transporte turístico. (BRASIL, 2010b, p.14)

O ambiente onde ocorre define a sua caracterização, podendo ser fluvial, lacustre e marítimo ou em represas. Ainda segundo Brasil (2010b), dentro do turismo náutico encontra-se duas vertentes: Turismo Náutico de Cruzeiro e Turismo Náutico de Recreio e Esporte.

Dentro disso, neste trabalho foi escolhida a vertente de Cruzeiros Marítimos, e de acordo com Amaral (2009) o segmento de cruzeiros marítimos é um dos principais do turismo, principalmente por conseguir se aliar a outros modais para incrementar a experiência turística.

A escolha do tema se justificou em consequência dos altos volumes de divisas obtidos com o segmento, e ao possível desenvolvimento das localidades que este tipo de turismo pode trazer se for aliado ao planejamento e o desejo de desenvolver uma atividade de grande impacto ambiental, econômica e cultural. Quanto à relevância do tema esta se encontra no potencial brasileiro em relação ao segmento de cruzeiros marítimos em outros países e a contribuição de tal na economia e no turismo, e porque tal cenário de sucesso não consegue ser repetido no Brasil.

Assim com tal justificativa para a escolha do tema começou a identificação do problema de pesquisa, e assim a pergunta é levantada: quais os fatores que estão restringindo o desenvolvimento do mercado de cruzeiros marítimos no Brasil?

E para conseguir responder a tal questionamento, foim elaborados cinco (05) objetivos específicos que auxiliaram a entender o tema e o que deseja se alcançar deste. Os objetivos específicos são:

- Identificar a situação atual do segmento de cruzeiros marítimos no país;
- Comparar e analisar os estudos da Cruise Lines International Association Abre-mar das temporadas de 2010/2011, 2013/2014 e 2014/2015;
- Analisar as normas e regulamentos relacionados aos portos e cruzeiros no Brasil;
- Realizar um comparativo dos fatores restritivos identificados e o Porto de Itajaí

Após isso, se deu a composição das hipóteses para encontrar uma solução ao problema proposto. Nesta pesquisa são colocadas duas hipóteses, a primeira aborda a questão do pouco investimento do Governo Federal na infraestrutura turística vêm em virtude do foco ser no transporte de cargas, devido ao seu valor econômico. E a segunda hipótese coloca que a regulamentação do segmento, aliada a burocracia e aos impostos se torna obstáculo para o investimento de empresas estrangeiras.

Para alcançar tais objetivos, foi utilizado a pesquisa exploratória, que se estabeleceu neste trabalho através da pesquisa bibliográfica, que compõe o marco teórico e que auxiliou na construção do cenário atual. A pesquisa documental também foi utilizada na forma de análise de estudos do segmento de cruzeiros marítimos, e por último foi utilizado um instrumento de pesquisa, na aplicação de questionários e entrevista a especialistas que possuem conhecimento sobre o tema.

Quanto aos resultados obtidos, os diversos componentes do segmento de cruzeiros marítimos fazem com que o desenvolvimento pleno deste dependa de variados fatores. A infraestrutura portuária, os custos operacionais, os stakeholders e a legislação aparecem em destaque na questão da composição do segmento, e tais problemas que surgem nestas áreas contribuem para um desempenho inferior ao potencial do país. Os resultados são compatíveis com a opinião pública sobre as causas de tal desempenho, sendo necessária uma mudança de diversos setores para que haja um novo crescimento do segmento.

Em razão de tais resultados houve a elaboração de um projeto com o propósito de atrair a atenção da CLIA Abreamar Brasil para a necessidade de um manual para apoiar o surgimento de novos destinos para o segmento de cruzeiros marítimos. Tal projeto tem como produto a estruturação de um manual orientador, com o intuito de incentivar a melhoria do segmento através da implementação de estruturas de recepção de cruzeiros marítimos em diferentes locais do Brasil, levando em consideração os fatores restritivos identificados que inibem o desenvolvimento e crescimento do mercado de cruzeiros marítimos no Brasil.

Para melhor compreensão do desenvolvimento deste trabalho de conclusão de curso, após esta parte introdutória, seguem o marco teórico, os procedimentos metodológicos e a apresentação dos resultados das pesquisas e por fim, o descritivo do projeto, intitulado “Manual de orientações básicas para a oferta de novos destinos de cruzeiros marítimos no Brasil”.

2 MARCO TEÓRICO

A teoria aliada da prática serve para ajudar a entender os vários conceitos, segundo Dencker (1998), o marco teórico serve para juntar informações que sejam similares com o tema para um melhor entendimento em um contexto geral. Para a solução de um problema é necessária uma base teórica, que tem em seu propósito definir os conceitos que se encontram no problema e nas hipóteses. (GIL, 1991)

No que concerne a estrutura deste capítulo, onde se apresenta a fundamentação teórica do trabalho, e este se encontra dividido em duas partes: na primeira se apresenta os conceitos e definições de turismo e transporte e a segunda parte contém conceitos e definições de cruzeiros marítimos, portos e outras informações pertinentes ao tema como a legislação presente no segmento.

2.1 TURISMO E TRANSPORTE

A relação do turismo com o transporte é intrínseca, em razão de que não é possível a realização da atividade turística sem o deslocamento. Tal dependência do transporte é identificada nos mais diversos tipos de modais presentes nos destinos espalhados pelo mundo. O entendimento de tais conceitos auxilia em uma compreensão mais geral e minuciosa de como o turismo e o transporte

2.1.1 Turismo

O turismo se manifesta da vontade do ser humano de adquirir conhecimento através de outras culturas. O tempo livre que surge de acordo com a evolução das relações de trabalho e da atual sociedade contribuiu para seu destaque nas economias mundiais e na sua utilização no desenvolvimento dessas economias.

A relação das viagens com a sociedade antes do real conceito do turismo, segundo Acerenza (2002) aparece desde as longas viagens feitas por gregos para se locomover até as festas religiosas, e também foi encontrado a concepção de turismo do Império Romano, semelhante em alguns aspectos a que é utilizada no conceito de viagem dos dias atuais.

Ainda segundo Acerenza (2002), as viagens depois da queda do Império Romano só voltaram a ter relevância com o surgimento das peregrinações a locais

como Santiago de Compostela e a Terra Santa, após o fim da Idade Média.

No século 18, grandes movimentos como o *grand tour*, foim de extrema importância na construção de uma percepção do que é turismo, mesmo que nesses tours, o resultado almejado era um esclarecimento e entendimento do mundo sendo obtido pelas viagens e passeios por países europeus. Segundo Salgueiro (2002), o viajante conhecido como *grand tourist*, era conhecido como alguém que almejava o conhecimento.

[...] viajante amante da cultura dos antigos e de seus monumentos, com um gosto exacerbado por ruínas que beirava a obsessão e uma inclinação inusitada para contemplar paisagens com seu olhar armado no enquadramento de amplas vistas panorâmicas, compostas segundo um idioma permeado por valores estéticos sublimes. (SALGUEIRO, 2002, p.291)

Essas viagens eram destinadas para jovens de famílias ricas e tinha o intuito de ‘abrir a mente’ com conhecimento obtido pelas culturas dos locais visitados e que resultasse em uma percepção melhorada e mais detalhada de como é o mundo. (SALGUEIRO, 2002)

Porém em relação ao surgimento ‘oficial’ do turismo, é considerado por muitos autores como sendo a partir do século 19 com Thomas Cook e a primeira formatação de um produto turístico com a locação de um trem para uma convenção para 500 pessoas. Cook achava que muitos dos problemas da Inglaterra eram de algum modo relacionados com o álcool e que se os trabalhadores bebessem menos e possuíssem algum tipo de educação, a situação poderia melhorar. (PALHARES, 2002)

Ainda segundo Palhares (2002):

(...) Cook sugeriu que um trem especial pudesse levar simpatizantes antialcoólicos para um congresso que iria acontecer na cidade de Loughborough dentro de quatro semanas. A idéia foi muito bem-aceita e, no mesmo dia, Cook apresentou-a à Midland Railway Company. No dia 5 de julho um trem foi especialmente designado para transportar mais de 500 pessoas entre as duas cidades, retornando no mesmo dia para Leicester. (...) (PALHARES, 2002, p.287)

Com isso, Cook entende o impacto da viagem de trem e que a área da organização de viagens possuía potencial para se tornar um empreendimento lucrativo e assim surge a primeira agência de viagens do mundo. (ACERENZA,

2002)

Já no período das guerras mundiais, o turismo e o transporte terrestre começam a sua interação, sendo utilizados os veículos restantes da primeira guerra para fazer a movimentação dos passageiros, e após o final da segunda guerra, o transporte aéreo surge.

Após isso, o turismo se mantém em crescimento e alia-se junto das tecnologias que vão surgindo e conseqüentemente o número de destinos turísticos aumenta, devido à importância dada pelos governos que entendem o potencial econômico da atividade. Após isso, a idéia que todas as pessoas têm o direito de viajar se torna consenso na sociedade. (ACERENZA, 2002)

Nos dias atuais, a atividade turística já está consolidada e é utilizada como fator de desenvolvimento de economias, segundo uma matéria publicada pelo site da revista EXAME, países como Seychelles, um conjunto de ilhas localizado no Oceano Índico, o turismo chega a contribuir com 21,2% do PIB do país, ou US\$ 241 milhões. (EXAME, 2015) (????)

Diante da importância que tem o turismo, desde o século XX, alguns estudiosos vêm debatendo a sua definição. Uma das primeiras definições sobre a atividade turística é a de Hunziker e Krapf (1942 apud OMT, 2001, p.37) que entendem turismo como “(...) A soma de fenômenos e de relações que surgem das viagens e das estâncias dos não residentes, desde que não estejam ligados a uma residência permanente nem a uma atividade remunerada”. Assim, o entendimento de Cuervo (1967 apud LOHMANN e NETTO, 2008, p.30) que considera que “(...) o turismo é um conjunto bem definido de relações, serviços e instalações que se geram em virtude de certos deslocamentos humanos.”

Na década de 80, Burkart e Medlik (1981 apud OMT, 2001, p.37) interpretaram que turismo era “Os deslocamentos curtos e temporais das pessoas para destinos fora do lugar de residência e de trabalho e as atividades empreendidas durante a estada nesses destinos”. Com os diversos tipos de definições a OMT entende a necessidade de se definir a atividade e conceitua que “O turismo compreende as atividades que realizam as pessoas durante suas viagens e estadas em lugares ao seu entorno habitual, por um período consecutivo inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios ou outras”. (OMT 1994 apud OMT, 2001, p.38)

E com todas as alterações que o turismo sofre durante os anos, o seu entendimento deve abranger a totalidade da atividade, para que o conhecimento

seja adequado para a melhor compreensão do setor. A OMT ainda afirma que a caracterização do turismo é mista, tendo muitos elementos que o compõe e o torna mais complexo.

Quanto aos componentes que formam o turismo, Lage e Milone (2000), definem a estrutura da oferta como sendo os atrativos turísticos, equipamentos, serviços turísticos e infraestrutura de apoio.

Ainda segundo Lage e Milone (2002), os atrativos são os locais de interesse turístico, a localidade a ser visitada. Os equipamentos são as instalações que são indispensáveis para o turismo, como: alimentação, agenciamento, meios de hospedagem, entretenimento, entre outros. E a infraestrutura de apoio, se classifica como todas as instalações que proporcionam o acontecimento da atividade turística como os transportes, serviços urbanos (água, esgoto, luz, etc.), sistemas de comunicação, entre outros. De acordo com La Torre (2002) a importância que essa estrutura seja de qualidade, vem de que o benefício conseguido não é somente para o turismo, mas para a economia do destino e que pode gerar uma melhoria na vida dos residentes locais.

Quando se pensa no desenvolvimento do turismo, a estrutura é apenas um dos elementos vitais, é necessário entender qual é o público desejado – a demanda, conhecer seus próprios elementos e as características do mercado no qual está inserido.

Quanto à atividade econômica, o IBGE (2007) define como uma conjunção de ações que irá resultar em tipos de produtos, ou pode ser uma combinação de recursos que irá gerar bens e serviços específicos. Se caracteriza pela entrada de recurso, processo de produção e saída de produtos, que podem ser tanto bens como serviços.

Em relação à segmentação, Brasil (2006) afirma que a segmentação é estabelecida através dos elementos de identidade de oferta, mas também das características e variáveis da demanda. A segmentação vem para auxiliar os planejadores de estratégias turísticas a compor uma oferta adequada ao tipo de turismo desejado (BRASIL, 2010a). Esta oferta está dividida em duas partes, solução básica e opções:

Esta oferta flexível é composta de duas partes: uma solução básica, que são os produtos e serviços que são valorizados por todos os membros do segmento escolhido, e as opções, que são os produtos e serviços

valorizados por apenas alguns dos integrantes deste segmento. (BRASIL, 2010a, p. 61)

Assim, a segmentação vem auxiliar na identificação das preferências da demanda assim podendo evitar desperdício de investimento, pois o mercado estará direcionado a objetivos específicos de tais demandas.

A relação entre a demanda e a oferta é conhecida como mercado turístico, onde a remuneração daquilo comprado e o consumo irão acontecer. (LOHMANN e NETTO, 2008)

Outros elementos que compõem o mercado turístico de acordo com Brasil (2010a):

- Demanda: formada por um conjunto de consumidores, ou potenciais consumidores, de bens e serviços turísticos;
- Oferta: composta pelo conjunto de produtos, serviços e organizações envolvidas ativamente na experiência turística;
- Espaço geográfico: base física na qual tem lugar a conjunção ou o encontro entre a oferta e a demanda, e em que se situa a população residente (que se não é em si mesma um elemento turístico, é considerada um importante fator de coesão ou desagregação no planejamento turístico);
- Operadores de mercado: empresas e instituições cuja principal função é facilitar a inter-relação entre a demanda e a oferta. São as operadoras de turismo e agências de viagens, empresas de transporte regular, órgãos públicos e privados que organizam ou promovem o turismo. (BRASIL, 2010a, p.15)

A oferta é tudo que está sendo oferecido para atividade turística, seja material ou imaterial. Lohmann e Netto entendem que (2008, p.387) “A oferta turística é composta de todos os bens ou serviços que estão à disposição dos consumidores turistas, por um dado preço em um determinado tempo”. Ou seja, tudo que é ofertado para o turista como, por exemplo, um quarto, um passeio a barco ou uma refeição.

A demanda se resume no público que a oferta se destina, às pessoas que irão usufruir daquilo que é oferecido. Ainda segundo Lohmann e Netto, a demanda é (2008, p.237) “[...] o total de pessoas participando em atividades turísticas, quantificado como o número de chegadas e saídas de turistas, valor de dinheiro gasto ou outros dados estatísticos”. Por isso deve-se entender a importância de conhecer a demanda desejada para que a oferta esteja adequada aos que é procurado.

Ainda falando de elementos de importância para o desenvolvimento do turismo, o planejamento turístico se encontra como pilar para o sucesso do turismo.

Pois sem planejamento, o turismo cresce sem regras e sem ordem causando caos e dano, que pode ser tanto monetário, ambiental ou cultural. Lohmann e Netto (2008) classificam o planejamento da seguinte maneira:

[...] planejamento turístico é um processo que visa, a partir de uma situação dada, a orientar o desenvolvimento turístico de um empreendimento, local, região, município, estado ou país, tendo como meta alcançar objetivos propostos anteriormente ou durante a própria elaboração do planejamento. (LOHMANN e NETTO, 2008, p.129)

A indispensabilidade de haver os itens mencionados para a prosperidade da atividade turística deve se aliar a qualidade dos bens e serviços a serem oferecidos, pois algo que seja carente de boas condições atrapalha na experiência turística e no modo do turista interagir e nas opiniões que este terá.

Um dos itens de maior destaque no turismo é o transporte, pois sem esse a atividade não existe, já que a própria definição de turismo fala do deslocamento a uma área atípica. E o deslocamento vem através dos mais diversos meios de transportes.

2.1.2 Transporte

O transporte se origina da necessidade do ser humano de se locomover, e está presente desde o começo da sociedade, onde o deslocamento se limitava às caminhadas e só a partir da domesticação dos animais, que o transporte começa a surgir. O acesso a água foi uma das razões do desenvolvimento de diversas civilizações antigas, que transformam as águas de mares e oceanos em vias navegáveis. (RONÁ, 2002)

Durante muitos séculos, o transporte aquático foi utilizado para fins comerciais, de descobrimento e conquista, e políticos. No século XVII e XVIII, foram ampliadas as vias aquáticas naturais com a construção de canais pela Europa e o aproveitamento de seus rios navegáveis que permitiram ampliar o tráfego comercial, até aquele momento efetuado por tração animal. (MONTEJANO, 2001 *apud* SOBROZA, 2009, p.15)

Palhares (2002) define os elementos indispensáveis que compõem o transporte:

Via: é o meio pelo qual o transporte se desenvolve. A mesma pode ser totalmente natural, como no caso do ar ou do mar, ou mesmo artificial, tais

como as rodovias e as estradas de ferro. O tipo de via escolhido para um determinado sistema de transportes irá caracterizar o veículo empregado, assim como o tipo de motor (força motriz).

Veículo: os diversos veículos de transportes são construídos para operarem em determinado tipo de via e influenciarão muito a escolha do modo de transporte pelo viajante. Sua tecnologia poderá apresentar maior flexibilidade e privacidade, como no caso do automóvel, ou maiores velocidades e alcance, como no caso dos aviões. Alguns veículos são ditos como confinados na via, como o caso dos trens; outros oferecem a facilidade de poderem ser convertidos para os mais diversos usos (aviões combi, que podem transportar tanto pessoas como carga, navios de cruzeiros que podem atender também a passageiros em linhas regulares, etc.);

Força motriz: o desenvolvimento da força motriz está fortemente relacionado com a tecnologia dos veículos e das vias. Além disso, a própria expansão dos transportes, e conseqüentemente do turismo, está associada a ela. [...] A maioria dos veículos utilizados no turismo atual faz uso de força motriz artificial, embora cada vez mais, nas atividades turísticas, tem-se popularizado o uso de bicicletas, veleiros e cavalos, e mesmo passeios a pé. A força motriz de um determinado modo de transporte também diz respeito ao seu alcance, velocidade e à lotação a ser transportada.

Terminal: o terminal é o lugar no qual se tem acesso aos meios de transporte. [...] (PALHARES, 2002, p. 29-30)

Um dos maiores avanços na área dos transportes seja talvez a invenção do motor a vapor, que proporcionou avanço em diversos setores da sociedade devido à diminuição do tempo gasto no deslocamento.

“Até o período pré-Revolução Industrial, a força motriz dos modos de transporte era apenas aquela considerada como “natural”, tais como animais, velas (utilizando o vento), etc. A Revolução trouxe o motor a vapor e, com ele, o surgimento dos trens, com velocidades de 100 km/h na época, e os navios, alcançando 25 km/h. (PALHARES, 2002, p.38)

Com o motor a vapor, não somente o setor ferroviário presenciou um avanço da atividade, mas com a instalação dos motores a vapor nos barcos e navios, impulsionou tanto o transporte de passageiros, como o de cargas. No Brasil a presença da malha ferroviária se espalha pelo país, no qual consegue avançar a economia através dessa movimentação.

Com a invenção da máquina a vapor e sua aplicação energética para o transporte marítimo, este sofreu considerável alteração por poder aumentar sua rapidez e volume de deslocamento. Incrementou-se assim o tráfego entre a Europa e a América e o Extremo Oriente, e desenvolveram-se grandes companhias britânicas, como a P&O e Cunard, que estabeleceram serviços regulares com os principais portos do mundo. (MONTEJANO, 2001 *apud* SOBROZA, 2009, p.15)

Mas com a utilização dos automóveis e aviões no começo do século 20,

outros modais que antes predominavam no transporte de passageiros, agora se tornam uma alternativa vagarosa, e carecendo de uma mudança, estes se adaptam e se reinventam para continuar a existir. Palhares (2002) relata algumas das razões dessa mudança de liderança nos transportes.

[...] com a evolução tecnológica dos modos de transportes e com o surgimento do avião a jato, as linhas de navegação, que simplesmente transportavam passageiros de um país para o outro, desapareceram. Isso ocorreu não apenas porque o transporte aquaviário apresenta menor velocidade do que o aéreo (o percurso de uma hora de voo equivale ao de 24 horas de navio), mas também porque o avião apresenta, no caso do transporte de passageiros, tarifas mais baixas. (PALHARES, 2002, p.233)

Mesmo com as mudanças no setor, os transportes necessitam a interconexão, devido à alta globalização que diversifica os destinos turísticos e causa uma 'parceria' entre modais. Palhares (2002, p. 237) afirma quanto aos cruzeiros marítimos que “[...] o transporte aéreo foi o principal indutor do fim do transporte marítimo de linhas regulares. Atualmente ele é um dos principais responsáveis pelo fenômeno dos cruzeiros marítimos”. No caso dos cruzeiros marítimos, essa conexão se traduz através do chamado “*fly and cruise*”. (PALHARES, 2002). Onde a parte aérea é comercializada junto do cruzeiro, auxiliando o aumento da atividade pelo mundo.

O transporte de cargas se torna uma das alternativas. Esse tipo de transporte já existia, porém após a mudança de cenário, as empresas que controlavam os setores afetados encontram no transporte de carga um rendimento expressivo. Palhares (2002, p.233) se refere em relação a essas mudanças, “[...] Com isso, as empresas marítimas passaram a se dedicar cada vez mais ao transporte de carga: graneis (sólidos, líquidos e gases), carga geral e, principalmente, contêineres”. Assim vemos o avanço da atividade logística pelo mundo e a melhoria de diversos portos que contribuem em grandes quantidades para a economia.

Na atualidade, os meios de transportes contribuem com o desenvolvimento econômico dos países transportando mercadorias, matérias-primas, produtos agrícolas e todo tipo de mercadoria, assim com as pessoas que requerem esses serviços. (LA TORRE, 2002, p.10)

O turismo manifesta-se como nova alternativa para os empreendimentos que não se adaptam para o transporte de cargas. Os trens turísticos se direcionam aos

passeios panorâmicos e navios se transformam em cruzeiros, onde ambas as áreas conseguem transformar o transporte em atrativo.

“[...] pode ser considerado em si mesmo como uma atração turística por direito próprio, já que a etapa *en route* faz igualmente parte da experiência turística. Inclusive, em algumas ocasiões, o destino define o transporte (cruzeiros etc.).” (OMT, 2001, p.103)

Podendo ser considerado um dos principais motivos do avanço da sociedade atual, o transporte pode ser entendido como a necessidade de estar em diferentes localidades aliado ao avanço das tecnologias resulta na inevitabilidade da melhoria do transporte, tanto na parte da eficiência, como na rapidez.

Nas classificações dos transportes, esses podem ser categorizados como público ou privado, quantos aos horários (regular e não-regular), quanto a doméstico e internacional e de acordo com o tipo de transporte que é utilizado. (LOHMANN e NETTO, 2008)

Os modais de transporte devem estar de acordo com o ambiente onde estão inseridos e com as grandes diferenças de ambientes presentes no mundo, isso acaba proporcionando uma diversificação dos transportes. Sendo classificados em terrestre (rodoviário e ferroviário), aéreos e aquáticos (ou aquaviário/náutico/hidroviário). A classificação de La Torre (2002) dos tipos de transportes se encontra no quadro abaixo.

QUADRO 1 – TIPOS DE TRANSPORTE

TRANSPORTE AQUÁTICO	TRANSPORTE TERRESTRE	TRANSPORTE AÉREO
Esse pode ser dividido em Marítimo, Fluvial e Lacustre.	Trens: serviço regular e turístico. Instalações com mecanismos especiais: funicular, teleférico, telecadeira	Vôos regulares Vôos fretados (“charter”)
Transporte Marítimo Serviço regular, cruzeiros, transoceânico, “ferry”, embarcações esportivas e de recreio, fretadas, hidrofólio e “hidrofívio”.	Ônibus: serviço regular, turístico e de fretamento para percursos turísticos na cidade. Carros: de aluguel, de serviço turístico, táxis e particulares.	Aluguel de pequenos aviões (com ou sem piloto)
Transporte fluvial Serviço regular, serviço turístico, barcos recreativos, esportivos e fretados.	Motos: de aluguel e particulares. Bicicletas: de aluguel e particulares. (LA TORRE, 2002, p. 5 e 6).	Aviões particulares
Transporte lacustre Serviço regular, serviço turístico, lanchas esportivas e de recreio e de fretamento.	“Trailers” (“campers”): de aluguel e particulares.	Helicópteros

FONTE: Adaptado de LA TORRE (2002).

A competitividade entre os tipos de transporte se dá somente em cenários semelhantes ou que possuam características similares. No cenário atual, o transporte aéreo não compete com o setor hidroviário, pois o primeiro possui em sua vantagem um menor tempo de deslocamento. Palhares menciona que o fato do transporte aéreo conseguir atingir áreas que são fisicamente impossíveis para o hidroviário lhe dá outra vantagem. (PALHARES, 2002)

E ainda segundo a OMT (2001), cada transporte possui uma distância que define a sua área de alcance e a competitividade. Para automóveis, ônibus e aviões o limite máximo é até 1.000 km, para trens o limite é de 200 a 500 km e para barcos o limite de distância fica em até 300 km.

A escolha entre um meio de transporte ou outro é afetada por fatores como o tempo e a renda disponíveis para viajar, a distância a percorrer, a importância que se dá à segurança e conforto, entre outros. Em suma, a decisão variará dependendo das características particulares de cada viajante. (SOBROZA, 2009, p. 17)

Para a temática desse trabalho, abaixo se dará ênfase ao transporte

aquaviário, onde se encontra o Turismo Náutico.

2.1.3 Panorama brasileiro do turismo náutico

No Brasil, o setor do transporte assim como no resto do mundo consistia de transporte marítimo, porém após o declínio da utilização do transporte marítimo, este acaba perdendo a força e abrindo caminho para o transporte rodoviário.

No Brasil, o transporte marítimo de passageiros também já foi muito importante. Mas, com a crise do setor – fruto da concorrência aeronáutica e rodoviária – a atividade foi abandonada. Os principais armadores brasileiros não procuraram investir no turismo, inexistindo hoje navios de passageiros com a bandeira brasileira – tendo sido seu último exemplar a embarcação Anna Nery, vendida a armadores europeus. (RONÁ, 2002 *apud* SOBROZA, 2009, p.16)

Com o avanço das tecnologias, a necessidade de um serviço de qualidade aliado a rapidez e a valores adequados a demanda está presente na atividade turística. E como um dos mais importantes componentes da experiência turística, se torna impensável apresentar um serviço de transporte que não alcance as exigências determinadas pela sociedade, pois isso gera a alteração da percepção do turista e pode gerar conseqüências negativas para a empresa prestadora do serviço, como para o destino.

Atualmente, os diferentes meios de transportes também se vêem afetados por novas condições do mercado (maior sofisticação, experiência e exigências da demanda e maior saturação da oferta) e tratam de desenvolver vantagens competitivas importantes para atrair e manter a demanda. (OMT, 2001, p.114)

A definição disposta pelo Ministério do Turismo entende que turismo náutico é composto de todas as atividades relacionadas com navegação e que se utiliza de embarcações, podendo ser em águas paradas ou correntes, como também pode ser marítima, fluvial, lacustre ou oceânica. (BRASIL, 2010b)

Dentro da atividade se divide em dois: o turismo de cruzeiros (marítimos ou fluviais) e o turismo de recreio e esporte. (BRASIL, 2010b). Os tipos de locais em que se desenvolve são o fluvial (rios), em represas, lacustre (lagos) e o marítimo. Ainda segundo Brasil (2010b), o segmento é definido pela embarcação utilizada, e se divide em duas categorias: com finalidade para movimentação turística e as

embarcações náuticas. As embarcações destinadas ao turismo podem servir como meio de deslocamento ou como destino da viagem. Ainda existem as embarcações para esporte/e ou recreio como jangadas, escunas, lanchas, iates, entre outros. Em relação à navegação pode ser feita em águas interiores como lagos, rios, canais etc. Ou pode ser feita em mar aberto, tanto em águas costeiras, de até 20 milhas da costa e águas oceânicas além das 20 milhas da costa. (BRASIL, 2010b)

Segundo Brasil (2015a), a demanda principal do Brasil que chega por vias marítimas é composta por turistas de diversos países, porém os números mais expressivos vêm da Europa, América do Sul e América do Norte.

2.2 OS CRUZEIROS MARÍTIMOS

Com a expansão marítima se instaurando logo após o período da Idade Média, os mais diversos povos começam a navegar mares e oceanos em busca de novos territórios, assim dando origem a diversos povoados e países, assim a imagem da importância da navegação fica clara, tanto na história da humanidade e também na do transporte.

Em 800 a.C. os fenícios já eram mestres armadores, havendo construído embarcações a vela, além de uma rede de postos comerciais no Mediterrâneo, abastecendo os seus vizinhos com matérias-primas e bens acabados e, presumivelmente, também transportando alguns passageiros. Os gregos seguiram os fenícios e tornaram-se os grandes comerciantes do mar, suas embarcações mercantes também levavam passageiros pagos. (GOELDNER, 2002 *apud* SOBROZA, 2009, p.15)

Mas como já foi discutido, após o final da segunda guerra, o transporte aéreo se torna uma opção em razão da utilização das aeronaves que restaram. Assim este consegue extinguir o transporte marítimo de passageiros, e para sobreviver, as companhias responsáveis pelos navios tiveram de evoluir e modificar o tipo de serviço oferecido.

[...] mas o grande fator relevante no pós-guerra, que acaba por ser decisivo para a indústria de cruzeiros é o avanço das empresas e viagens por ar, praticamente eliminando o navio como meio de transporte, salvo para aqueles que tinham medo ou sem poder aquisitivo para uma viagem aérea. (AMARAL, 2009, p.3)

A partir do momento que acontece a mudança da utilização das embarcações se percebe a necessidade de se haver atrações dentro do navio que fizessem com que o próprio meio de transporte se torne o motivo do deslocamento.

No começo do século 20, com as viagens feitas em navios luxuosos, onde predominava a separação das classes sociais e o próprio serviço era segregado, em viagens transatlânticas que faziam rotas como EUA/Europa, como o RMS Olympia, RMS Titanic, RMS Queen Mary, provas de grandeza e luxo, algo cobiçado pela alta sociedade deste período.

Assim, os mais abastados viajavam de primeira classe com elementos de luxo, seja em suas cabines ou nos restaurantes e bares que só sua classe poderia frequentar, já os passageiros em classe econômica tinham restrições de circulação pelo navio e dividiam cabines que basicamente eram dormitórios com banheiros no corredor. (AMARAL, 2001, p.1)

Ainda na década de 20, o congresso americano aprova um ato que limitava o número de imigrantes a adentrar o país e isto resulta na diminuição do público a bordo, prejudicando diretamente as empresas que faziam essa rota. Outro período de destaque foi a época da Lei Seca, onde as pessoas embarcavam para poder consumir bebidas alcoólicas já que a lei não permitia o consumo em terra. (AMARAL, 2009)

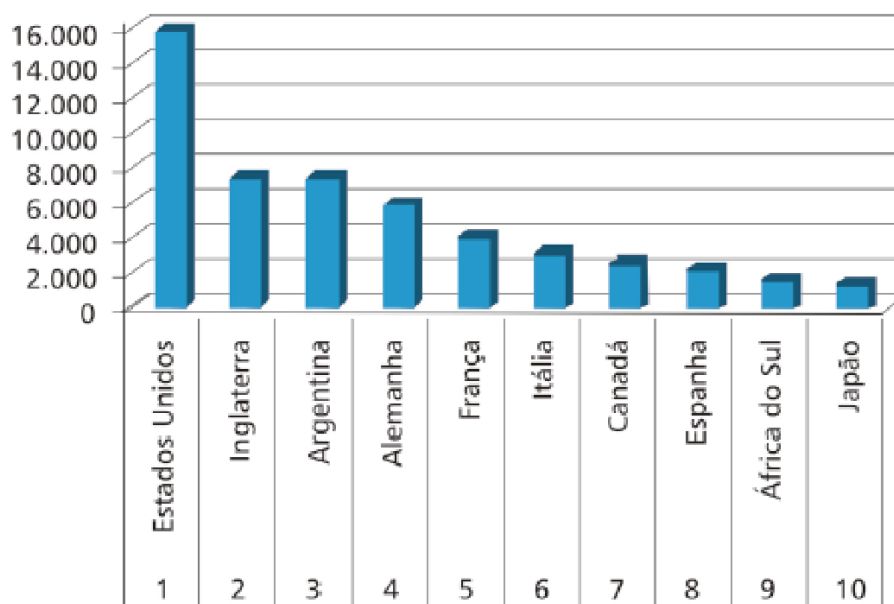
Os cruzeiros aparecerem logo após a extinção do transporte marítimo de passageiros como uma alternativa para as embarcações e começa a se destacar no turismo, tanto pelas atrações que existiam dentro da viagem ou pelo começo dos cruzeiros temáticos. As viagens eram também utilizadas como premiação como durante a segunda guerra mundial na Alemanha, os melhores funcionários e principalmente membros do partido nazista. (PALHARES, 2002)

O setor de cruzeiros marítimos apresenta um maior crescimento na década de 70, que segundo Andrade & Robertson (2012 *apud* Ramoa, 2014, p.303) é quando o transporte marítimo se configura como negócio de lazer e não apenas de transporte e que continua evoluindo até os dias presentes, e de acordo com Amaral (2002) o crescimento da demanda desse tipo de turismo sofre grandes alterações e passa de 500 mil pessoas embarcando em 1970 para 6,9 milhões de passageiros embarcando em um cruzeiro de acordo com a CLIA.

Deixando clara a mudança expressiva que a atividade teve tanto nas economias como na indústria turística. Tal mudança se apresenta em destinos como

Estados Unidos, França, Alemanha, entre outros países, e tal impacto é ilustrado com a FIGURA 1, com a quantidade de turistas por países emissores no ano de 2008.

FIGURA 1 – RANKING DOS PAÍSES EMISSORES X NÚMERO DE TURISTAS



FONTE: Adaptado de BRASIL (2010b)

Quanto aos locais de desenvolvimento do segmento de cruzeiro marítimo, Montejano (2001 *apud* SOBROZA 2009, p. 27) ressalta cinco (05) das principais zonas de roteiros.

- Mediterrâneo – O Mediterrâneo é um mar que possui todas as características apropriadas para a realização de cruzeiros pelo clima, recursos turísticos e ofertas de serviços em mais de trinta portos das cidades históricas. A época do ano em que os cruzeiros operam no Mare Nostrum é de abril a outubro
- Escandinávia – operam somente no verão – junho a setembro – em mares frios. Algumas das áreas visitadas são os fiordes noruegueses e cidades como Estocolmo, Copenhague, Oslo, Hamburgo, São Petesburgo.
- Caribe – O clima caribenho permite realizar cruzeiros durante todo o ano. Costuma operar dos EUA com combinações aéreas para a Europa e visita portos como os de Porto Rico, Ilhas Virgens, Bermudas, Jamaica, Bahamas, Curaçao, Venezuela, Colômbia e México
- América do Sul – os cruzeiros por essa zona ainda são escassos, geralmente coincidem com as rotas dos cruzeiros de longa distância de companhias britânicas e americanas, que chegam aos portos da Bahia, Rio de Janeiro (Brasil), Buenos Aires (Argentina), etc.
- Pacífico – recebem cruzeiros de longa distância que chegam a Valparaíso e Santiago (Chile), Guayaquil (Equador) e El Callao (Lima, Peru), e também cruzeiros pelos mares do Sul que percorrem várias ilhas dos arquipélagos da Polinésia. (MONTEJANO, 2001 *apud* SOBROZA, 2009)

Sendo um dos setores que mais cresce no mundo, seja no mar, rios ou lagos, o turismo de cruzeiros se torna um aliado ao crescimento de economias, que junto de fatores relevantes ao turismo, como infraestrutura, políticas públicas favoráveis e potencial turístico pode auxiliar no desenvolvimento de destino turístico que irá trazer divisas e proporcionar desenvolvimento em outras áreas essenciais da localidade.

Porém para compreender o segmento, é necessário o entendimento do que é um cruzeiro e quais suas especificações como empreendimento turístico. Segundo La Torre (2002), um barco utilizado para a atividade turística é tanto um meio para se deslocar para locais distantes, como pode servir como um hotel flutuante.

Ainda segundo La Torre (2002, p. 207), “Cruzeiro é um tipo de embarcação que realiza uma viagem, fundamentalmente, de prazer, com diversão a bordo e excursões nas costas, praias e portos do percurso; é um barco fretado que segue estritamente o itinerário. [...] Ou seja, a utilização de meio de transporte, porém o transformando na atração a ser visitada.

Diferentemente do transporte marítimo convencional, cuja função última é transportar pessoas, o objetivo do cruzeiro é, em grande parte, fazer com que seus hóspedes desfrutem das ótimas infra-estruturas que os navios oferecem, além de visitarem pontos turísticos ao longo da viagem. (PALHARES, 2002, p.234)

O que há de ser entendimento na indústria de cruzeiros marítimos, é que para esses acontecerem, deve-se haver a conexão com outros modais. Como o já citado “*fly and cruise*”, onde a parte aérea já se encontra no pacote comercializado, que é considerada essencial para o desenvolvimento da atividade, já que os navios não conseguem chegar em algumas regiões do planeta, o que não acontece com os aviões. A OMT (2001) afirma a importância do setor de turismo e da integração dos modais:

[...] Este é o caso dos cruzeiros, que representam atualmente um dos negócios turísticos que mais crescem, devido principalmente a acordos com linhas aéreas, oferecendo pacotes turísticos integrados com vôos e cruzeiros que permitem baratear o custo da viagem. (OMT, 2001, p. 110)

A sua diversidade é um dos maiores fatores de atração de público. Esta pluralidade se encontra em cruzeiros temáticos, que segundo Amaral (2009)

apresenta grande importância ao setor devido tanto a quantidade de empresas que oferecem esse tipo de cruzeiro, como também conseguir atingir determinado público que está mais inclinado a consumir o cruzeiro devido ao tema oferecido na viagem.

Outro motivo do grande alcance da atividade de cruzeiros marítimos vem da diversidade de segmentos de demanda alcançados, segundo Palhares (2002) esses podem ser divididos por destino geográfico, faixa etária (pacotes para famílias, casais, melhor idade, adolescentes, etc), estado civil (pacotes para casais ou para solteiros), cruzeiro temáticos/ocasiões especiais, tipo do navio (tamanho, capacidade, etc), duração da viagem, caráter socioeconômico (pacotes econômicos, alto luxo, etc).

O navio se converte não apenas em transporte essencialmente turístico, mas também em hotel flutuante com atividades de diversão e de animação sociocultural. Os itinerários permitem grande variedade de combinações, preços, duração, percursos. São itinerários geralmente circulares, saindo e voltando ao mesmo ponto, depois de fazer escala em portos que, por sua vez, são ponto de partida para excursões ou estadas terrestres. (MONTEJANO, 2001 apud SOBROZA, 2009, p.22 e 23)

Palhares (2002) ainda menciona que os meganavios foram um fator chave de desenvolvimento para vários nichos do mercado de cruzeiros marítimos, por conseguir conter um maior número de atrações e estruturas que atendem as necessidades e desejos dos passageiros.

Quanto às organizações relacionadas ao segmento de cruzeiros marítimos, as de maior importância são a IMO, que tem como propósito a segurança e navegação humana no mar, a questão do regulamento do tráfego e a questão de sustentabilidade no uso dos recursos naturais, além de estudos sobre o setor marítimo. (IMO, 2016) E que foi criada após o naufrágio do Titanic, em 1912, em consequência das altas taxas de mortalidade do acidente, causadas pela falta de equipamentos de segurança para os passageiros. Tais erros causaram com que fosse criada a ética para a segurança do transporte marítimo, e que existe e é supervisionada até os dias de hoje pela mesma. (FUJITA e ANDRADE JÚNIOR, 2014)

A CLIA é uma associação que representa o interesse das companhias de cruzeiros, que tem o intuito de mover o segmento de cruzeiros marítimos no mundo, através de treinamentos, pesquisas e outros métodos para desenvolver o segmento. (CLIA, 2016) A CLIA também conta com diversos escritórios espalhados pelo

mundo, e em 2013, a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos foi incorporada. (CLIA ABREMAR BRASIL, 2016)

No Brasil, a atividade de lazer em embarcações teve seu começo no século 19, como afirma Fujita e Andrade Júnior (2014, p.10) “(...) as embarcações de passageiros a lazer começam a navegar pelo litoral brasileiro, mesmo com a existência do Decreto presidencial n.º 123, de 11 de novembro de 1892, que não permitia o desenvolvimento da navegação de cabotagem no País. (...)”

2.2.1 Panorama brasileiro de cruzeiros marítimos

Segundo o estudo desenvolvido pela CLIA Abremar em 2015, a previsão de crescimento do setor internacional em relação a 2014 foi de 6,9%, aproximadamente US\$ 39,6 bilhões. (CLIA, 2015) O principal pólo emissor de turistas no mundo continua sendo os Estados Unidos, com uma quantidade estimada em 12 milhões de cruzeiristas e a Europa, com 5,7 milhões de passageiros, sendo esse número dividido entre nações como Alemanha, Reino Unido e Itália. E a previsão de passageiros da indústria de cruzeiros para o ano gira em torno de 23 milhões, que segundo o estudo, 4,1% superior a 2014. (CLIA, 2015)

“O grande centro produtor de cruzeiros encontra-se em Miami, tendo como destino principal o Caribe. Outros destinos são o Mediterrâneo e as ilhas gregas, cruzeiros por bacias fluviais como o Nilo, Danúbio ou Reno e os cruzeiros pelo fiorde do norte da Europa.” (OMT, 2001, p. 111)

Segundo Ramoa (2014), o mercado global está dividido em quatro companhias: Carnival Cruises com 46,2% do mercado, Royal Caribbean Cruises, com 21,8%, Star Cruises com 7,9%, MSC com 6,0% e o restante, 18,1% distribuído entre outras companhias. Quanto ao mercado brasileiro, às companhias de maior destaque são a Costa Cruzeiros, MSC Cruzeiros, Royal Caribbean, Ibero Cruzeiros, além dos cruzeiros da CVC.

No Brasil, a atividade demora a ter desempenho expressivo no turismo, devido aos empecilhos encontrados em relação às leis portuárias brasileiras que serão apresentadas no próximo capítulo. Após a lei da ordenação do transporte marítimo em 1997, que permitiu as embarcações estrangeiras praticassem cabotagem nos portos brasileiros, que anteriormente eram proibidas desta prática.

Cabotagem consiste no percurso realizado entre os portos de um país ao longo de sua costa.

A partir do momento desta abertura, o turismo de cruzeiros começa seu desenvolvimento, com os resultados aparecendo somente a partir do começo dos anos 2000, onde a atividade se torna massificada.

A atividade dos cruzeiros passou por uma grande democratização, do ponto de vista não apenas econômico, mas também de possibilidades quanto a tempo de duração e itinerários. De um pequeno cruzeiro marítimo de algumas horas pela costa até a volta ao mundo de alguns meses de duração, os serviços de cruzeiros se diversificaram consideravelmente em todos os sentidos. (MONTEJANO, 2001 apud SOBROZA, 2009, p.23)

Mas de acordo com Ramoa (2014), a mudança real acontece em 2013 com a aprovação da Lei dos Portos, nº 12.815, que afirma o direito da União de explorar instalações portuárias para o desenvolvimento do país.

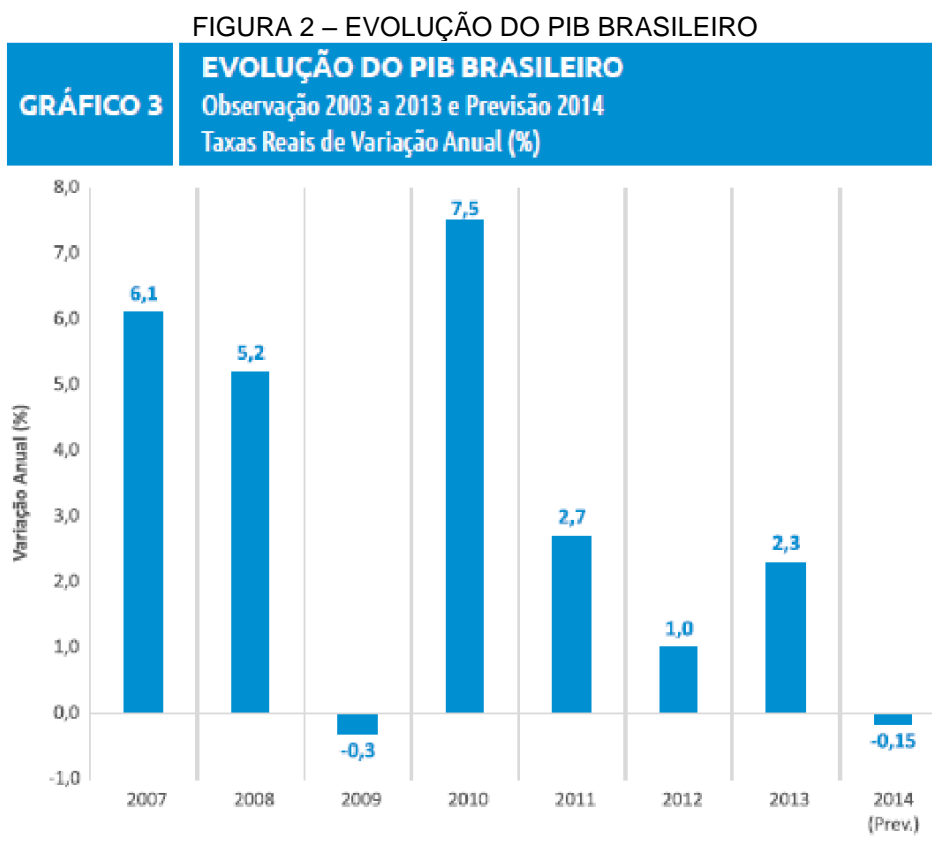
[...] o Brasil parece, finalmente, ter despertado para a importância dos cruzeiros marítimos, ainda que seus portos sejam de quinta categoria, mal aparelhados, campeões mundiais em ineficiência e greves, e dominados por máfias e corporativismo, pela indústria de propina e pela velha máxima: “criar dificuldade para vender facilidades”. (AMARAL, 2002, p.161)

Um dos fatores abordado em diversas obras é a questão da infraestrutura portuária que não é compatível com o potencial do país. Segundo Palhares (2002) os terminais não estão preparados para receber os cruzeiristas, devido à cultura portuária estar voltada para o transporte de carga. Essa cultura se mostra no anuário de 2015 da ANTAQ, onde o total movimentado foi de 1.007.542.986 toneladas.

Nos últimos anos, a demanda para atividade caiu, tanto no Brasil como no mercado internacional. Eventos como a crise econômica internacional que abalou diversos mercados e conseqüentemente alterou os fluxos turísticos. Segundo Ramoa (2014), mercados de países como Alemanha, Reino Unido e Estados Unidos não tiveram diminuição da demanda, porém a taxa média de crescimento anual teve diminuição. O autor cita as causas como a recessão na Europa que reduz a demanda por cruzeiros e o baixo consumo dos americanos, que sofrem com uma redução econômica.

Como é demonstrado na FIGURA 2, logo após a crise econômica mundial de 2008, o PIB cai para valores negativos, somente para crescer novamente a proporções espetaculares. Esse crescimento se presencia no setor de cruzeiros,

onde segundo Ramoa e Flores (2015) que na temporada de 2010/2011 o total de embarques foi 792.752, esse valor sofre aumento na temporada seguinte, e após isso, devido à recessão que muitos países se encontram, inclusive o Brasil, os valores da demanda começam a diminuir.



FONTE: BRASIL (2015a)

Ramoa (2014) afirma que o comportamento da demanda condiz com o ambiente atual, e se não houver alteração, a perspectiva será contrária ao cenário mundial do mercado de cruzeiros. O autor ainda menciona o fato de que o país pode ter entrado na curva do ciclo da vida que aponta a fase de declínio de um produto turístico, que pode ser oportunidade para alterar e tentar retomar a demanda, ou perder uma das maiores oportunidades econômicas no turismo. Apesar do cenário não ser positivo, a utilização do segmento na economia e no desenvolvimento só tem a ser benéfica, como é o que afirma Fujita e Andrade Júnior (2014):

Outro fator preponderante que corrobora o investimento nacional no segmento de cruzeiros marítimos refere-se ao fluxo de turistas oriundos dos cruzeiros marítimos, principalmente nas cidades do eixo litorâneo onde os navios aportam, pois impulsionam a economia local por meio da utilização

de equipamentos turísticos, deixando em troca somas vultosas em dinheiro — como ocorreu no Rio de Janeiro, no ano de 2011, onde circularam, segundo a RIOTUR (2011), cerca de 210 milhões de dólares somente pelo fluxo de passageiros dos cruzeiros marítimos, que movimentaram, segundo a mesma pesquisa, uma média de gastos de US\$200,10 dólares por passageiro/dia. (FUJITA e ANDRADE JÚNIOR, 2014, p. 18)

Com tal desenvolvimento do segmento, há a indispensabilidade de uma infraestrutura suficiente para o recebimento dos navios assim como outras especificações que auxiliam em uma melhor experiência dos turistas. Assim, para entender tal parte essencial do segmento de cruzeiros marítimos, é apresentado um capítulo sobre os conceitos, definições e normas.

2.2.2 Portos

A importância dos portos no mundo tem origem nas civilizações antigas e da necessidade de movimentação do ser humano. O período das Grandes Navegações se torna um dos mais importantes para o desenvolvimento das sociedades, onde as mais diferentes culturas colidem e interagem e formas novas sociedades.

O porto grego do Pireo possuía docas e diques secos, acrescentaram-lhe cais para carga e descarga e depósitos para armazenar mercadorias. Ao se expandirem pelo Mediterrâneo os gregos fundaram cidades portuárias no que hoje são o Sul da França, leste da Espanha e Sicília, com a finalidade de desenvolver transações comerciais. (...) (LA TORRE *apud* SOBROZA, 2009, p.34)

Durante este período, o mundo conhecido era a Europa, África e parte da Ásia e era um local desconhecido, assustador e enigmático. Com várias lendas de monstros e outras criaturas mortais que compunham o imaginário do povo deste período, aliando ainda a curiosidade do desconhecido, força econômica, forças políticas e religiosas resultaram com que tais povos se debandassem pelos mares e conquistassem novos territórios. La Torre (2002) define os portos em naturais ou artificiais, segundo o autor:

O porto natural é um acidente geográfico localizado em um lugar protegido das ondas e dos ventos, pode ser uma baía fechada ou o estuário de um rio; nos portos naturais não se realizam obras de engenharia para utilizá-los, pois contam com profundidade e espaço suficiente para que as embarcações fundeiem nele. O porto artificial é um porto construído pelo homem, criado com a infra-estrutura necessária. (LA TORRE, 2002, p. 30)

No Brasil, os portos sempre tiveram grande importância no desenvolvimento no período que foi colônia de Portugal, pois com o comércio limitado apenas com a metrópole, e sem que os seus produtos concorressem com os produtos portugueses.

Nas principais cidades litorâneas, durante o período colonial, a navegação brasileira era constituída de embarcações simples (barcos e canoas) e eram construídas em estaleiros artesanais para o transporte de pessoas e mercadorias. Enquanto colônia de Portugal, e ainda que o litoral brasileiro fosse restrito à navegação de outras bandeiras, embarcações de diferentes nacionalidades atravessavam os mares em busca de riquezas. (GOULARTI FILHO, 2011; FUJITA, 2005 *apud* NEVES, 2013, p.33)

Esta questão dos portos e da comercialização só é alterada com a vinda da família real portuguesa ao Brasil, que na necessidade de se haver uma economia, os portos são abertos para outros locais.

“Foi com essa mudança do núcleo de governo de Portugal para que o Brasil, que o Príncipe-Regente, Dom João VI, em 28 de janeiro de 1808, premido pela necessidade de desenvolver o território da antiga colônia, assinando a Carta Régia de abertura dos portos brasileiros às nações amigas.” (MOREIRA NETO; FREITAS, 2015, p. 19)

Na intenção da preservação da competitividade da economia brasileira, diversas restrições são colocadas a embarcações estrangeiras com intuito de beneficiar o comércio brasileiro marítimo. E que também dava direitos a União, para que essa explorasse as instalações com a justificativa do desenvolvimento da nação. Todavia, durante os anos seguintes, as leis se alterariam, porém, ainda existindo esta restrição.

“Mas o primeiro ato normativo a disciplinar a concessão da infraestrutura portuária brasileira veio a ser o Decreto nº 1.746, de 13 de outubro de 1869, por meio do qual se autorizava o Poder Público a contratar a construção, nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação”. (MOREIRA NETO; FREITAS, 2015, p. 20)

Durante a ditadura Vargas, o período que é marcado com diversas intervenções econômicas, surge com o então Ministro da Viação e Obras Públicas, José Américo de Almeida, a sistematização da legislação portuária. É durante esse período que na Constituição da República de 1934, que institui que no sentido de competição, privativamente, a União possuía o direito de legislar sobre o regime de

portos e da cabotagem e que dava acesso exclusivo aos produtos e navios brasileiros. (MOREIRA NETO; FREITAS, 2015)

E durante a década de 34, segundo Moreira Neto e Freitas (2015) a gestão dos portos era feita pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, que era vinculada ao Ministério de Viação e Obras Públicas.

Já em 1944, um decreto altera a delegação da construção e exploração de portos, e autoriza a construção de instalações portuárias rudimentares numa tentativa de descentralizar a gestão que favorecia as entidades regionais e locais. (MOREIRA NETO; FREITAS, 2015)

Em 75, acontece novamente uma mudança de gestão, e com a monopolização da gestão, a Empresa de Portos do Brasil S.A. (Portobrás) começa a gestão e administração dos portos brasileiros. Essa intervenção vem junto de outras (Eletrobrás, Siderbrás, Telebrás) onde o Estado interfere diretamente na economia. (MOREIRA NETO; FREITAS, 2015)

No desenvolvimento do segmento de cruzeiros marítimos, as normas aplicadas visando à defesa da economia brasileira, agora se apresentam como o maior obstáculo no desenvolvimento do segmento e tais normas se encontram desatualizadas e impedem o funcionamento dos cruzeiros quando este se manifesta com maior força na década de 70.

Já na década de 90, a desestatização acontece com a implementação do Programa Nacional, que é aplicado em virtude das altas dívidas acumuladas pelo Estado. Já a partir de 1997 com a Lei Nº 9.432, sobre a cabotagem no Brasil apresenta um começo na mudança que viria com maior força nos anos a seguir. A lei definia a ordenação sobre os transportes marítimos, e define a cabotagem como a navegação realizada entre portos, que se utilizam da via marítima ou de outras vias navegáveis interiores. (MOREIRA NETO; FREITAS, 2015)

Porém o maior destaque na lei foi a questão da permissão da navegação de embarcações de bandeiras estrangeiras, porém, com exceção somente quando essas estão fretadas por empresas de navegação brasileiras. Isso permite que companhias estrangeiras, que são afiliadas a empresas brasileiras, trouxessem os navios e praticassem a cabotagem, assim colocando o país na rota de cruzeiros, mas somente a partir do começo dos anos 2000 seria visto os resultados desta legislação. (MOREIRA NETO; FREITAS, 2015)

Em 2001 é criada a ANTAQ, resultado da necessidade de um órgão neutro e

que não fosse influenciado politicamente, servindo para aumentar a segurança e a estabilidade política. Mas a problemática se encontra no fato que a mesma exerce sua função de poder concedente e de entidade regulatória, e isto interfere na independência técnica. Já em 2010, esse poder é passado para a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República. (MOREIRA NETO; FREITAS, 2015)

Em 2013, uma nova alteração nas leis portuárias alteraria a questão das instalações portuárias, os órgãos responsáveis e algumas de suas especificações. Em 05 de junho de 2013, a chamada Lei dos Portos é aprovada e são alteradas diversas leis e definições, além de dar as direções da exploração a ser feita pela União. De acordo com o Artº1: “Art. 1º “Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários”. Além disso, o artigo 2º considera as instalações como:

“I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II - área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV - terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

V - estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

VI - instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VII - instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo”. (BRASIL, 2013)

Tais mudanças nas definições do uso e da administração dos portos apresentam-se como incentivo para a maior utilização desses locais, que se destinam a tanto a parte de carga, como o transporte de passageiros.

A concepção de portos é mais ampla do que uma localidade encontrada na costa, tanto de rios como mares, e de qual o propósito é de atracar embarcações com intuito de carregar ou descarregar, seja carga material ou de passageiros. Os portos podem possuir outras classificações relacionadas a outras características, Amaral (2002) classifica em portos de trânsito e portos principais.

- Portos de trânsito: Portos para escalas durante um cruzeiro, sem embarques e desembarques, somente com trânsito de passageiros. [...]
- Portos Principais (Turnaround): Embarques e desembarques em larga escala, concentrando o início e o término de um cruzeiro. [...] (AMARAL, 2002, p. 41)

A necessidade de portos de qualidade é um fator determinante para o desenvolvimento da atividade. Pois uma infraestrutura que atendem aos requisitos necessários auxilia no desempenho das atividades ali executadas. Palhares (2002) afirma que para que um porto ou uma região consiga atrair a atenção das empresas e dos passageiros, deve haver uma boa impressão do local, e isso começa a partir do porto.

De acordo com Lima (1999 *apud* Palhares, 2002), são necessárias diversas facilidades para que os portos possam receber passageiros, alguns exemplos são:

- Plataformas de embarques e desembarque de passageiros;
- Instalações próprias para a recepção e atendimento, tais como registro de entrada e saída, alfândega, etc.;
- Instalações para órgãos públicos e privados de atendimento ao passageiro e ao turista (Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, Ministério do Trabalho, Vigilância Sanitária, etc.);
- Oferta de meios de transporte para que os turistas possam visitar a região próxima ao porto, tais como: táxis, ônibus, trens, locadoras de automóveis, etc.;
- Local destinado aos prestadores de serviços de manutenção e reabastecimento dos navios (fornecedores, limpeza, tratamento e disposição de resíduos, etc.) (PALHARES, 2002, p.271)

É entendido que a melhoria portuária é necessária para o desenvolvimento das atividades, porém a necessidade que a infraestrutura de apoio também sofra mudanças vem do fato que o turismo é uma atividade que depende amplamente da colaboração entre setores.

2.2.2.1 Panorama Mundial e Brasileiro

Devido à importância que tem um porto para a economia, essa atividade é utilizada em diversos países banhados por mares ou rios.

O melhor exemplo deste é o Porto de Miami, destaque no turismo de cruzeiros marítimo, segundo Palhares (2002) ele recebe a maior movimentação de cruzeiros do mundo, além de conseguir receber meganavios – que são embarcações com a capacidade superior a três mil passageiros.

O maior pólo da indústria de cruzeiros do mundo encontra-se nos Estados Unidos, mais precisamente na Flórida, tendo como destino principal o Caribe. Embora as ilhas do Caribe continuem a ser a principal destinação de ano inteiro, as empresas que são membros da CLIA prestam serviços em áreas do mundo todo. (...) (GOELDENER, 2002 apud SOBROZA, 2009, p. 27 e 28)

No Brasil, existem 37 portos públicos, entre esses estão os portos organizados e aqueles que são administrados pelas diversas docas presentes. Segundo a Secretaria de Portos, a divisão dos portos fica entre o setor portuário, setor hidroviário interior e as concessionárias de portos.

No Brasil, o setor portuário é composto por companhia docas, essas são definidas como parte da autoridade portuária e consiste em companhias vinculadas ao governo federal através da Secretaria de Portos, para a gestão de portos que ainda estão vinculados ao governo. (PORTO SEM PAPEL, 2016). São essas: a CDP (Companhia Docas do Pará), CDC (Companhia Docas do Ceará), CODERN (Companhia Docas do Rio Grande do Norte), CODEBA (Companhia das Docas do Estado da Bahia), CODESA (Companhia Docas do Espírito Santo), CDRJ (Companhia Docas do Rio de Janeiro) e CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo). (BRASIL, 2015b)

No setor hidroviário interior, a gestão é feita por uma companhia doca e diversas administrações devido à concessão da União para determinados municípios ou estados. (PORTO SEM PAPEL, 2016) São esses, a CODOMAR (Companhia Docas do Maranhão), AHIMOC (Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental), AHIMOR (Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental), AHITAR (Administração das Hidrovias do Tocantins-Araguaia), AHIPAR

(Administração da Hidrovia do Paraguai), AHRANA (Administração da Hidrovia do Paraná) e AHSFRA (Administração da Hidrovia do São Francisco). (BRASIL, 2015b)

E por último, as concessionárias de portos são a Administração do Porto de Itajaí, Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, Porto do Rio Grande e Administração do Porto de São Francisco do Sul – SC. (BRASIL, 2015)

Na FIGURA 3, o mapa ilustra a localização de tais portos.

FIGURA 3 – LOCALIZAÇÃO DOS PORTOS PÚBLICOS



Figura 5 - Localização dos Portos Públicos Organizados
Fonte: SEP/PR (2015)

FONTE: SEP/PR (2015) *apud* BRASIL (2015b)

Quanto à situação dos portos brasileiros, o Porto de Santos é o mais movimentado da América Latina, e sua área de influência primária abrange os estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e o Distrito Federal. E o porto é responsável por quase 1/3 do comércio exterior do país através do modal marítimo. (PORTO DE SANTOS, 2016)

Com relação aos portos de maior destaque no mundo, Montejano (2001 *apud* SOBROZA, 2009, p.37) lista alguns em relação ao tamanho, capacidade e

volume de tráfego de passageiros e carga. No Mar do Norte e no Canal da Mancha o autor cita os portos de Southampton, Rotterdam, Hamburgo, Calais, Dover. No Mediterrâneo, o autor menciona os portos de Marselha, Gênova, Nápoles, El Pireo, Istambul. Na Espanha, os portos citados pelo autor são os de Algeciras, Santa Cruz de Tenerife, Barcelona, Palma de Mallorca, Cádiz, Málaga, Las Palmas. Na Ásia, os portos mencionados pelo autor são o do Bombaim, localizado na Índia, Hong Kong, Kobe, Yokohama no Japão e Cingapura. (SOBROZA, 2009)

Na África, os portos mencionados são Port Said e Alexandria no Egito, Dakar em Senegal e Cidade do Cabo. Na América do Norte, os portos citados pelo autor pertencem aos Estados Unidos e esses são Nova York, São Francisco e Everglades, localizado em Miami. Na América Central, os portos são o de Colón no Panamá, Nassau no Bahamas, San Juan localizado em Porto Rico, Bridgetown em Barbados e Kingston na Jamaica. Já na América do Sul é citado o porto de Buenos Aires, o porto de El Callao no Peru, o porto de Santiago no Chile, o porto de Guayaquil no Equador, e no Brasil são citados os portos do Rio de Janeiro e de Santos. E por último, os portos citados na Oceania são o de Sidney na Austrália e Auckland na Nova Zelândia. (SOBROZA, 2009)

No Paraná, existem dois portos públicos: Antonina/PR e Paranaguá/PR, sendo o de maior destaque o de Paranaguá, devido ao maior número de bens movimentados, ambos são administrados pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), criada em 1947, e, em 2013 através do Decreto n.º 11.562/14, se tornou empresa pública. A concessão feita pela União ao Estado do Paraná da gestão dos portos paranaenses tem validade de 25 anos com a possibilidade de prorrogação. (APPA, 2016)

Já no estado de Santa Catarina, existem píers turísticos como o de Porto Belo, que é um terminal de uso privativo (TUPs) e o píer em Itajaí, que foi desenvolvido exclusivamente para passageiros de transatlânticos. Além da alfândega, o local possui estruturas para atracação e amarração, plataforma de embarque e desembarque, locais para a administração, Receita Federal e Polícia Federal, terminal de passageiros e uma infraestrutura básica. (TERMINAL TURÍSTICO DE ITAJAÍ, 2016)

Para que o funcionamento dessas instalações se dê em harmonia e que faça com o trabalho designado aconteça, é necessário que haja uma combinação de mão de obra capacitada, além de uma infraestrutura satisfatória e que atenda as

necessidades do local e de normas e regulamentos governamentais que sejam mais do que instruções de como se agir, mas de conhecimentos para melhorar e ampliar essas instalações.

2.2.2.2 Normatização dos portos

As normas que regem os portos estão presentes desde a chegada de Portugal ao Brasil. As primeiras normas se estabelecem depois da vinda da família portuguesa e da necessidade do sucesso da economia brasileira, especificamente no comércio marítimo. Tais normas e regulamentos são necessários para que haja coordenação entre tais instalações e o governo e para que este último mantenha um nível de qualidade exigido de funcionamento que seja benéfico a todos.

Quanto às normas que estão relacionadas, direta ou indiretamente com o setor portuário, pode se afirmar que a lei nº 11.771/2008, a chamada Lei do Turismo e que define os deveres do Governo Federal quanto ao planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor.

Outra lei que influenciou o setor portuário foi a lei nº 8.630 de 1993, a chamada Lei dos Portos, que define o regime jurídico de como será a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias. E que é substituída pela lei 12.815 de 2013, onde define as mudanças em relação à lei anterior e designa a responsabilidade da União em relação aos portos e outras instalações portuárias. (BRASIL, 2014) E que é relatado na FIGURA 4, tais diferenças e mudanças entre as duas leis dos portos.

FIGURA 4 – COMPARAÇÃO ENTRE AS LEIS 8.630/1993 E 12.815/2013

Principais Mudanças	
Lei 8.630	Lei 12.815
Planejamento descentralizado nos portos	Planejamento centralizado na SEP/PR
A fiscalização dos contratos de concessão e autorizações pela ANTAQ e arrendamentos pela Autoridade Portuária e ANTAQ	A fiscalização de todos os contratos (arrendamento e concessão) e autorizações pela ANTAQ, com apoio da Autoridade Portuária
ANTAQ vinculada ao Ministério dos Transportes	ANTAQ vinculada à SEP/PR
Terminais Privativos: movimentação de carga própria. Dentro ou fora do porto organizado	Terminais Privados: movimentação de carga de terceiros. Somente fora do porto organizado
Contrato de arrendamento entre Autoridade Portuária e arrendatário	Contrato de arrendamento entre SEP/PR e arrendatário
Conselho de Autoridade Portuária (CAP) deliberativo	CAP consultivo

Figura 3 - Principais mudanças com o novo marco regulatório
Fonte: SEP/PR (2015).

FONTE: SEP/PR (2015) *apud* BRASIL (2015b)

Ainda relacionando diretamente com os portos, a resolução 3.066 /2013 define a questão da autorização para construção, exploração e ampliação de terminais de uso privado, estações de transbordo de carga, instalações portuárias de pequeno porte e instalações portuárias de turismo, e ainda dá a definição dessas. (BRASIL, 2014)

Das definições

VI - Instalação Portuária de Turismo – IPTur: instalação portuária explorada mediante autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo, podendo ser classificada em:

- a) IPTur Plena, que realiza embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens diretamente em embarcações de turismo;
- b) IPTur de Trânsito, que realiza apenas trânsito de passageiros e tripulantes diretamente em embarcações de turismo; e
- c) IPTur de Apoio, que realiza embarque, desembarque e trânsito de passageiros e tripulantes diretamente em embarcações de transporte com destino ou origem em embarcação de turismo fundeada ao largo da instalação portuária.

Do requerimento

§ 5º - No caso de instalações portuárias voltadas ao transporte de passageiros, o memorial descritivo de que trata o inciso V do *caput* deverá contemplar:

- I - áreas adequadamente dimensionadas para atender aos fluxos previstos de passageiros e cargas;
- II - segregação das áreas de embarque e desembarque de passageiros daquelas destinadas à movimentação e armazenagem de carga; uso compartilhado com separação física entre ambas; ou estabelecimento de procedimento específico para operação não simultânea;
- III - plataforma para embarque e desembarque de passageiros com piso

plano e antiderrapante;
IV - instalações para venda de passagens e atendimento aos passageiros;
V - áreas de espera abrigadas e providas de assentos;
VI - instalações sanitárias para uso geral;
VII - acessibilidade e atendimento prioritário nos termos da legislação em vigor; e
VIII - iluminação, sinalização e comunicação para orientação de entrada, circulação e saída de passageiros, tripulantes e, quando couber, de veículos. (BRASIL, 2014, p. 18 e 19)

Essas definições e exigências são necessárias para que seja possível o avanço da atividade turística do Brasil que se utiliza das vias aquáticas.

Há ainda questões que se relacionam com a parte sanitária e que possuem conexão direta com a ANVISA como a Lei 9.782/1999 que cria a instituição e a resolução nº72/2009, que define o controle sobre a parte da saúde nos portos, no intuito de fiscalizar tanto os bens que chegam e transitam no país, como nos passageiros que atracam e desembarcam para que não haja chance de contaminação de algum elemento prejudicial. (BRASIL, 2014)

Quanto à parte da ANVISA, essa fiscalização é necessária em todos os locais onde o turismo se desenvolve para que o local não sofra com alterações drásticas de paisagem e para a saúde pública de todos que ali transitam. Sendo a saúde parte da infraestrutura de apoio do turismo é necessário uma vigilância detalhada para que não haja problemas.

A lei 6.815/80 e o decreto 86.715/81 possuem ligação direta com a questão de imigração, da legalização da situação dos turistas estrangeiros que chegam e transitam e dos tripulantes das embarcações. A questão de navegação tanto em mares como em rios e o controle destas é feita pela Marinha do Brasil, e a lei nº 9.537/97, define a questão da segurança do tráfego aquaviário em vias nacionais. (BRASIL, 2014)

Na parte dos trabalhos designados, o Ministério do trabalho é o encarregado e a resolução 71/2006 “Disciplina a concessão de visto a marítimo estrangeiro empregado a bordo de embarcação de turismo estrangeira que opere em águas jurisdicionais brasileiras”. (BRASIL, 2014, p. 27)

A receita federal é encarregada da fiscalização e administração de toda a comercialização de bens e o decreto nº 6.759/2009, define e regulamenta as atividades aduaneiras, além de controlar as operações do comércio exterior. (BRASIL, 2014) O artigo 26 do mesmo decreto ainda declara que “A entrada ou a saída de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados só poderá ocorrer em

porto, aeroporto ou ponto de fronteira alfandegado.” (BRASIL, 2014, p.30)

Há também a questão do Ministério da Pesca e da Agricultura que lida com questões como a pesca sustentável e o controle sobre as atividades pesqueiras e na questão do registro para pesca amadora, e disso é o que trata a lei nº 11.959/09 e a Instrução Normativa MPA Nº5. (BRASIL, 2014)

E também existe a Portaria SPU nº 404, da Secretaria do Patrimônio da União, ligada ao Ministério do Planejamento, e que “estabelece normas e procedimentos para a instrução de processos visando à cessão de espaços físicos em águas públicas e fixa parâmetros para o cálculo do preço público devido, a título de retribuição à União”. (BRASIL, 2014, p.35) e os espaços abordados nessa, são locais em espaço público onde a União tem o domínio. (BRASIL, 2014)

Em relação aos cruzeiros, a Instrução Normativa SRF nº 137/1998 define o tratamento tributário e o controle alfandegário que se aplica a navios estrangeiros que estejam em viagens de cruzeiro pela costa do Brasil. (BRASIL, 2014)

3 METODOLOGIA

A metodologia surge para o auxílio na utilização dos dados obtidos e organizá-los em argumentos capazes de sustentar teses e na tentativa de entender problemas gerados de tais dados, segundo Marconi e Lakatos (2010, p. 204, grafia do autor), “A especificação da metodologia da pesquisa é a que abrange maior número de itens, pois responde, a um só tempo, às questões *como? com quê?, onde?, quanto?*”.

Esta metodologia expressa a necessidade de se obter conhecimento que possa ser reconhecido como válido e concreto, e para Dencker (1998, p. 18): “A disciplina de metodologia científica estuda os métodos e processos utilizados para a obtenção e o desenvolvimento do conhecimento científico. Ela estuda, portanto, como se faz a ciência”.

Para compreensão da metodologia que foi utilizada na pesquisa que deu base a este trabalho, será feita sua caracterização e abordagem dos tipos e técnicas, como também informado sobre a coleta e interpretação dos dados.

3.1 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA

Segundo Gil (1991, p.19) a pesquisa é “o procedimento racional e sistemático que tem como objetivo proporcionar respostas aos problemas que são propostos”. A pesquisa é necessária para a solução de problemas e requisitada quando não há informações suficientes para tais problemas. (GIL, 1991) E de acordo com Marconi e Lakatos (2008), a pesquisa é fundamental para obter soluções para problemas coletivos.

Gil (1991) ainda afirma que toda pesquisa inicia-se com algum tipo de problema ou questionamento, já Marconi e Lakatos (2010) afirmam que o problema é uma dificuldade no conhecimento que se deve encontrar uma resposta. E para a formulação do problema deve se possuir conhecimento prévio do assunto, além de uma imaginação criativa. (MARCONI e LAKATOS, 2010)

Nesse sentido, como já foi percorrido na Introdução, o problema se torna uma pergunta, que é: quais os fatores que estão restringindo o desenvolvimento do mercado de cruzeiros marítimos no Brasil?

Na tentativa de resposta ao problema proposto, surgem as hipóteses, que

segundo Marconi e Lakatos (2010, p.145), “é uma proposição que se faz na tentativa de verificar a validade de resposta existente para um problema”. As duas hipóteses levantadas na pesquisa realizada foi:

H1 — A má organização e pouco investimento do Governo Federal em relação à infraestrutura turística presente nos portos brasileiros acontece em consequência ao foco se manter no transporte de cargas, por efeito de seu alto rendimento econômico.

H2 — As leis e regulamentações presentes no direito marítimo brasileiro, que juntos da burocracia e altos impostos se tornam obstáculos para as empresas estrangeiras que desejam utilizar os portos brasileiros.

QUADRO 2 – CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	TÉCNICAS DE PESQUISAS
Identificar a situação atual do segmento de cruzeiros marítimos no país;	Pesquisa bibliográfica /Levantamento de dados a partir de material presente no marco teórico/Questionário aplicado a especialistas
Comparação e análise dos estudos da CLIA Abreamar Brasil em relação aos dados das temporadas de 2010/2011, 2013/2014 e 2014/2015.	Pesquisa documental
Analisar as normas e regulamentos relacionados aos portos e cruzeiros no Brasil;	Pesquisa bibliográfica / Levantamento de dados a partir de material presente no marco teórico
Realizar um comparativo dos fatores restritivos identificados e o Porto de Itajaí	Pesquisa de campo (Entrevista qualitativa não-estruturada)

FONTE: O autor (2016)

Quanto a metodologia utilizada, segundo Dencker (1998) o método, é um conjunto de processos empregado na investigação que serve como modo de se chegar ao conhecimento, e na busca deste conhecimento surge à pesquisa e o tipo que se adéqua a cada situação. Ainda de acordo com Dencker (1998), o método estabelece o que será feito e as técnicas como será feito.

A presença do método é indispensável para moldar os dados obtidos em informações que poderão ser utilizadas para encontrar respostas. Portanto, o tipo de pesquisa mais adequada na tentativa de encontrar uma solução ao problema proposto nesse estudo foi a pesquisa exploratória, e de acordo com Gil (1991), a pesquisa exploratória tem o intuito de familiarizar-se com o problema disposto e tornando explícito ou para se construir hipóteses. Ainda segundo o autor, este afirma que grande parte desta pesquisa contém levantamento bibliográfico, além de

análises de exemplos que sirvam de estímulo à compreensão. (GIL, 2007) E que nesta pesquisa se representou através da composição do marco teórico, além do instrumento de coleta de dados utilizado.

Ainda segundo Marconi e Lakatos (2003), a pesquisa exploratória tem o objetivo de formular problemas para o desenvolvimento de hipóteses e aumentar a familiaridade com um fato ou ambiente, para que no futuro seja possível haver a realização de modificação de conceitos. As autoras ainda afirmam que é possível obter tanto resultado quantitativo como qualitativo. E para esse trabalho também fora utilizado como procedimento, a análise de conteúdo, que segundo Marconi e Lakatos (2003) têm o propósito de extrair generalizações para a produção de categorias conceituais e que possam vir a ser utilizadas em estudos futuros, e sendo assim, não apresentam resultados quantitativos exatos entre as variáveis encontradas.

Quanto às técnicas de pesquisas, segundo Marconi e Lakatos (2008, p.48) “Técnica é um conjunto de preceitos ou processos de que serve uma ciência ou arte; é a habilidade para usar esses preceitos ou normas, a parte prática. Toda ciência utiliza inúmeras técnicas na obtenção de seus propósitos”.

A pesquisa bibliográfica ou fonte secundária é aquela que se utiliza de dados já existentes relacionados ao tema de estudo e podem ser encontradas em formato de jornais, revistas, livros, boletins, relatórios de pesquisas, estudos que se utilizam de documentos originais, pesquisas estatísticas que se utilizam de recenseamento, entre outros. E nesse trabalho fora utilizada para encontrar dados do segmento de cruzeiros marítimos no Brasil e identificar a situação presente. (MARCONI e LAKATOS, 2010)

Já a documental ou fonte primária é aquela onde os dados recolhidos se encontram em documentos, que podem ou não terem sido escritos. Entra nesse exemplo, diário, autobiografias, relatos de eventos onde o autor fosse participante, entre outros. (MARCONI e LAKATOS, 2010) A pesquisa documental foi utilizada na análise de dados dos estudos encomendados pela CLIA Abremar a FGV, e os dados analisados foim das temporadas de 2010/2011, 2013/2014 e 2014/2015, que contém as estatísticas qualitativas e quantitativas do segmento nas temporadas citadas.

Segundo Marconi e Lakatos (2003), “Os contatos diretos, pesquisa de campo ou de laboratório são realizados com pessoas que podem fornecer dados ou sugerir possíveis fontes de informações úteis”. (MARCONI; LAKATOS, 2003, p.159)

Nesse trabalho foi utilizada a pesquisa de campo, e que segundo Dencker (1998), possui relação estreita com uma ação ou a resolução de um problema. Já Marconi e Lakatos (2008) citam que a pesquisa de campo é utilizada para conseguir informações acerca de um problema que ainda se busca pela resposta ou a comprovação de uma hipótese.

A pesquisa de campo necessita da realização de uma pesquisa bibliográfica para saber em que estado está o problema. Para depois determinar as técnicas a serem utilizadas na coleta de dados. (MARCONI e LAKATOS, 2008)

3.2 COLETA, TABULAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DE DADOS

A coleta de dados para Dencker (1998, p. 137) “é a fase do método da pesquisa que tem por objetivo obter informações sobre a realidade”. Já Marconi e Lakatos (2008) afirmam que é onde se inicia a aplicação dos instrumentos que foram elaborados e das técnicas escolhidos para obter os dados. E o controle é fundamental para evitar erros e defeitos que vem de entrevistadores inexperientes ou fontes tendenciosas. (MARCONI e LAKATOS, 2010)

A coleta de dados se constituiu através da pesquisa bibliográfica presente na base teórica e para a construção do cenário atual do segmento. A pesquisa documental foi utilizada nos estudos da CLIA Abremar Brasil e quanto às entrevistas, estas se deram com especialistas e serviram para constituir um maior número de informações para serem cruzadas com as já obtidas no marco teórico assim levando a um resultado.

Quanto ao tipo de pesquisa utilizada nas entrevistas esta é a não-estruturada, que de acordo com Laville e Dione (1999, p.188 a 190) é “(...) aquela em que é deixado ao entrevistado decidir-se pela forma de construir a resposta”. A única entrevista ocorreu com o principal responsável pelo turismo na prefeitura da cidade de Itajaí e esta se deu devido a um dos objetivos desta pesquisa possuir uma comparação entre os fatores identificados e a cidade, para servir como exemplo das variáveis encontradas na pesquisa documental e também na construção do projeto que será apresentado posteriormente. Esta entrevista foi a única a acontecer pessoalmente, pois devido à distância ou disposição de tempo dos entrevistados não foi possível de ser realizadas. Então como alternativa encontrada, foi mandado

a mesmas perguntas em um formato de questionário para especialistas ligados ao setor através de contato por email.

As respostas obtidas dos questionários vieram do representante do Grupo de Trabalho do Turismo Náutico de Santa Catarina (GTT Náutico SC), representante da CLIA Abreamar Brasil, representantes de agências com ligação direta ao segmento, além de consultores da área de turismo, especialistas da parte náutica e associações com direto contato ao segmento de cruzeiros marítimos. As perguntas presentes abordavam as variáveis encontradas na análise dos documentos da CLIA Abreamar Brasil. Tais variáveis foram:

- I. Visão da importância da infraestrutura portuária para o desenvolvimento do segmento de cruzeiros;
- II. Visão da legislação e da burocracia presente no segmento e como essa influência as decisões no segmento;
- III. Opinião sobre os produtos turísticos oferecidos pelo mercado brasileiro no segmento;
- IV. Visão do setor náutico/marítimo no Brasil e em Santa Catarina;

Já as questões dos questionários, estas foim derivadas das perguntas da entrevista, com algumas alterações para a melhoria da compreensão. A partir disso, as informações foim separadas através das categorias identificadas e contrastadas com as respostas dos questionários para se dar o processo de tabulação, que segundo Dencker (1998, p. 163), tabulação dos dados é o “processo estatístico de análise”.

Assim, com todos os dados obtidos, foim identificados e separados entre aqueles encontrados na análise documental e aqueles resultantes das respostas dos questionários. Após a apresentação de tais dados, foi utilizado o Método Comparativo, que segundo Lakatos e Marconi (2007) permite analisar dados concretos a partir da dedução de elementos gerais, abstratos e constantes. Ainda segundo as autoras, este método pode ser utilizado para comparações de grupos no presente, passado ou em ambos os casos. Ou seja, para poder ser identificado se os mesmos problemas encontrados na análise documental estavam presentes na opinião dos especialistas. Assim foim comparados para a avaliação de suas diferenças e semelhanças.

4 ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA

Quanto à análise dos dados, Best (1972, p.152 *apud* Marconi; Lakatos, 2003, p.167), afirma que "representa a aplicação lógica dedutiva e indutiva do processo de investigação". E Marconi e Lakatos (2003) afirmam que a importância de tal análise não se encontra nos dados, mas sim nas respostas a serem obtidas com tais dados.

Conforme os objetivos dispostos no Quadro 2 do capítulo anterior, obtiveram-se diversos resultados através da coleta de dados que ocorreu entre os meses de julho a outubro de 2016. Tais dados auxiliaram na compreensão e na identificação dos fatores restritivos ao desenvolvimento do segmento de cruzeiros marítimos no Brasil. Para melhor compreensão seguem abaixo relatados a partir dos objetivos definidos.

4.1 APRESENTAÇÃO DOS DADOS COLETADOS

O primeiro objetivo proposto foi referente a identificação da situação atual do segmento de cruzeiros marítimos no País, através de dados obtidos por artigos, matérias de revistas e jornais, além das respostas dos questionários, criando uma base teórica para situar o segmento no Brasil.

Com relação ao momento atual do segmento de cruzeiros marítimos no país, existe um declínio na quantidade de navios que chegam até a costa brasileira. Segundo o site PANROTAS (2016) na temporada de 2015/2016 o número de passageiros se encontrava em torno de aproximadamente 600 mil passageiros, e segundo os dados da CLIA Abremer, na temporada de 2016/2017, que começa em novembro, o número de passageiros transportados será de aproximadamente 380 mil passageiros, quase a metade do ano anterior, além disso, o número de navios diminuiu de 10 (dez) para 7 (sete).

A situação política e econômica que o país vive contribui para o cenário do segmento, além de outros fatores, como o valor do dólar, que segundo o jornal A Tribuna (2016), a empresa MSC Cruzeiros que atua no Brasil, trouxe quatro navios em 2015, porém teve problemas para vender os pacotes, pois os valores eram cobrados em dólares. E ainda segundo o jornal, a situação de incerteza que se encontra o país no final de 2015 colaborou com a retirada de dois navios da MSC,

que foim deslocados para mercados mais atraentes.

Algumas opções para contornar tal situação vêm sendo debatidas, como a questão da privatização dos terminais portuários, assim como aconteceu com os aeroportos no Brasil. Segundo o jornal de Canoas (2016), o presidente da CLIA Abremar, Marco Ferraz, afirma que tais privatizações são interessantes, pois trariam vários investimentos aos terminais, porém os custos são preocupantes, já que em terminais como o de São Paulo e o do Rio de Janeiro, que são concedidos, tem as maiores taxas do país.

Em relação às entrevistas, como mencionado anteriormente na metodologia, devido à localização dos entrevistados e a outras impossibilidades, foim enviados questionários com as mesmas perguntas da entrevista feita com a Secretaria de Turismo de Itajaí. E a justificativa para a aplicação de tais questionários se fundamenta na idéia da melhoria da construção de tal cenário aqui já estabelecido através de fontes bibliográficas. Identificando se as opiniões daqueles que se fazem presente no segmento de cruzeiros marítimos partilham da mesma opinião que se tem através dos materiais bibliográficos.

A primeira questão colocada abordou a visão de cada entrevistado sobre o cenário atual do segmento de cruzeiros no país, e a diferença de opiniões sobre o momento é grande. Com questões colocadas como a mudança dos navios que navegam a costa brasileira para outros locais. As respostas abaixo são indicadas com a letra “P” indicando o pesquisador e a letra “E” indicados que estes são os especialistas.

P - Qual sua visão sobre o atual momento que vive o segmento de cruzeiros no Brasil?

E1 - “Há alguns anos o segmento de cruzeiros tem enfrentado uma redução gradativa de navios e no número de passageiros. Este ano, os cruzeiros foim todos suspensos e os navios foim redirecionais a outros continentes com melhores condições de trabalho. (...)”

E2 - “O setor de Cruzeiros passa por um momento delicado de redução de oferta que se estende a partir de 2010/2011 quando tínhamos 20 Navios na Costa e uma oferta perto dos 800 mil leitos. Na próxima temporada teremos 7 Navios com oferta de 381 mi leitos, que configura uma queda substancial. Ao contrário do que acontece no cenário mundial, onde o crescimento é sustentável com índice acima de 4% ao ano, chegando a 24,2 milhões de cruzeiristas para este ano”.

E3 - “O Brasil vive um momento de descendência no segmento de cruzeiros”.

E4 - “(...) Estamos perdendo geração de empregos no Brasil, além de estimular que brasileiros viajem de cruzeiros no exterior.”

E5 - “A minha visão é de “possível” crescimento, mas sem nenhum planejamento comercial e de distribuição do produto. A falta de infraestrutura gera, possíveis dúvidas geradas por investidores aonde ainda preferem locais consolidados, que possam correr baixos riscos”

O que se conseguiu concluir de tais respostas da primeira questão é que há uma semelhança na opinião dos especialistas em relação à diferença do cenário brasileiro para o cenário mundial, é também de alta relevância a questão da alteração do número de leitos dispostos desde a temporada de 2010/2011 até a temporada de 2016/2017.

A segunda pergunta presente no questionário abordava a opinião dos especialistas sobre os fatores que impediam o desenvolvimento do segmento. E a questão da crise que se instala no país e adicionada aos problemas com a infraestrutura, custos operacionais aparece em quase todas as respostas obtidas nos questionários.

P - Em sua opinião, quais são os fatores que impedem o desenvolvimento do segmento?

E1 - “Em primeiro lugar o Brasil vive uma crise forte, uma diminuição gradativa na capacidade dos Brasileiros em investir em viagens. De outro lado, as altas taxas portuárias e o custo do combustíveis tiveram um significativo impacto nessas empresas de retirar os navios da costa brasileira.”

E2 - “Temos problemas de custos, impostos, regulação e infraestrutura. Isso sempre aconteceu, mas em um momento de crescimento econômico, estas distorções ficavam camufladas, mas agora em que temos um cenário de crise, elas ficam evidentes e demonstram a falta de competitividade do Brasil para com o nosso setor.”

E3 - “Os fatores que impedem vão desde aos aspectos legais e tributários até a infraestrutura, mas atualmente o maior problema são a burocracia da Receita Federal, Polícia Federal, CLT e Carga Tributária.”

E4 - “Estrutura Portuária deficiente; Custo Portuário Elevadíssimo; Combustível Caro; Legislação trabalhista em descompasso com a aplicada no resto do planeta. Os agências e entidades reguladoras federais não padronizam as regras nos diferentes portos e estados da união. Marco legal da legislação portuária voltado a cargas e, em muitos aspectos, negligencia o transporte de passageiros.”

E5 - “Burocracia público e falta de visão dos gestores público coloca isso sobre os principais fatores, a infraestrutura de serviços sociais tem é um dos fatores, como: segurança, saúde, navegação segura.”

Assim se tornou evidente que fatores como os custos, além da infraestrutura

e a burocracia foram identificados por tais especialistas que lidam diretamente com tais empecilhos.

A terceira pergunta disposta no questionário abordou a questão da importância da infraestrutura para o desenvolvimento do segmento e como os entrevistados classificam a infraestrutura brasileira. Em grande parte das respostas obtidas através de tais questionários, fica claro a importância.

P - Em sua opinião, qual é a importância da infraestrutura portuária para o desenvolvimento da atividade e como você classifica a infraestrutura brasileira?

E1 - "A infraestrutura portuária para o desenvolvimento dessa atividade é fundamental para que os navios possam atracar. A infraestrutura brasileira tem melhorado gradativamente, mas há ainda muito a ser feito, mas não é a infraestrutura a razão pela qual os navios migraram para outros destinos."

E2 - "A falta de infraestrutura afeta diretamente o setor, em portos onde ela é deficiente ou totalmente ausente, ou em destinos de fundeio onde nem um Pier tem condições de receber os cruzeiristas. (...)"

E3 - "A infraestrutura é decisória na implantação de rotas e destinos e na qualidade do produto e serviço. No Brasil o que se vê são adaptações, não infra pensadas para recepção e nem entorno estudados e projetados para navios de cruzeiros."

E4 - "Fundamental. Medíocre."

E5 - "Importância total da infraestrutura portuária. Infraestrutura brasileira precária e defasada."

Assim, baseado nas respostas obtidas pode-se concluir que a importância da infraestrutura é essencial, porém deve ser pensada de modo que seja funcional e específica para o segmento de cruzeiros marítimos e não algo provisório para a utilização no momento de atracação dos navios nos portos brasileiros.

A quarta pergunta abordou a questão dos custos operacionais e de como os entrevistados percebem este fator no desenvolvimento do segmento. As respostas obtidas pelos especialistas se assemelham e apontam que os custos são responsáveis pela operação e pela diminuição dos navios no país.

P - Em sua opinião, os custos operacionais no Brasil afetam de que forma o segmento?

E1 - Os custos afetam fortemente na operação dos navios de cruzeiro no Brasil, ou seja, custos trabalhistas, combustível, taxas, impostos, entre outros.

E2 - "Uma operação de cruzeiros tem padrões de custos no mundo todo, e

no Brasil a estimativa é que temos um adicional de 35 a 40% nos valores. Isso acaba indo para os preços das cabines tirando oportunidades para muitas pessoas que poderiam estar pagando menos e consolidando o setor no país.”

E3 – “Segundo o CEO da Royal Caribbean e da Costa Cruzeiros, reforçados pela CLIA os tributos hoje são fator preponderante para diminuição da operação no Brasil.”

E4 – “Elevam os preços da viagem de navio; Acabam com os lucros dos armadores na temporada brasileira.”

E5 – “Afetam na forma de comercialização direta do produto e a distribuição do mesmo.”

A quinta pergunta tratou da questão da burocracia do segmento e de como essa atua no segmento e se o grande número de stakeholders atrapalha ou auxilia o desenvolvimento. O parecer dos especialistas foi de que tal burocracia é prejudicial em todos os setores econômicos e o segmento de cruzeiros marítimos não é exceção. Essa burocracia pode interferir em novos investimentos e o número de stakeholder não é o problema e sim a burocracia de cada um deles pode interferir no processo final.

P - Qual sua visão sobre a burocracia que envolve o segmento e como essa influencia o segmento? E o grande número de stakeholders é um fator que auxilia ou prejudica no desenvolvimento do segmento?

E1 - “Sabemos que a burocracia no Brasil atrapalha todo e qualquer segmento econômico e também a questão dos cruzeiros. Quanto ao número de stakeholders se auxiliar ou prejudica, não temos conhecimento a respeito.”

E2 - “A burocracia faz parte do famoso “custo Brasil” que emperra muitos negócios e afugenta investidores. O novo Governo tem que combater isso para abrir nossas portas ao capital Nacional e Estrangeiro. O número de stakeholders não nos assusta, até por estarmos abrangendo muitas áreas, mas a burocracia de cada um deles pode atrapalhar muito. (...)”

E3 - “A burocracia influencia diretamente o segmento pois o mesmo onera o setor com a carga tributárias e os licenciamentos de infra e de serviços. A ausência de hierarquização da cadeia e do sistema composto pela diversidade de stakeholders facilita a burocratização.”

E4 - Burocracia voltada a transporte de Carga, não vislumbra o transporte de passageiros. Infelizmente os stakeholders mais atuantes são do poder público. Que não possuem arrojo ou urgência para resolver os problemas do setor. A iniciativa privada é pouco representada. Exceto pelos armadores, 03 portos privados e alguns receptivos turísticos.

E5 - “A burocracia é necessária, para evitar problemas operacionais de proporções gigantes, mas às vezes a burocracia no Brasil ultrapassa o limite tempo data de uma empresa e um investidor. Alguns processos nos

EUA, podem demorar até 4 horas como a abertura de uma empresa, no Brasil podem demorar até 6 meses. (...)”

A sexta e última pergunta no questionário discorre sobre a legislação, e se está é considerada como obstáculo ou consegue satisfazer as necessidades do segmento. E se entendeu através das respostas dos entrevistados, que a legislação é um grande problema para o desenvolvimento devido a normas confusas.

P - Em sua opinião, a legislação em relação ao segmento é suficiente para satisfazer as necessidades do segmento, ou segue como obstáculo para o desenvolvimento?

E1 - “A legislação é prolixa e não atende objetivamente as necessidades do segmento e assim sendo, por falta de normas claras, afeta sim o desenvolvimento da atividade.”

E2 - “Temos problemas trabalhistas que geram insegurança na operação, já que os tripulantes recorrem ao Judiciário pedindo direitos trabalhistas da CLT enquanto as regras do trabalho marítimo são regidas por uma Convenção Mundial da OIT que se chama MLC06. Estamos em processo de ratificação da MLC no Brasil que já está demorando mais de 9 anos.

A cobrança de Pis-Cofins no fretamento de Navios e combustíveis é uma questão que não se aplica nos Navios de Carga e que prejudica nosso setor. (...) O cálculo de ICMS em combustíveis varia muito de estado para estado podendo chegar a 25%. Se um Navio tem como destino um outro país, o ICMS é isento. Isso faz com que destinos Nacionais fiquem mais caros do que os internacionais.

O visto de trabalho para os tripulantes é burocrático, demorado e muito custoso, podendo chegar a 800 mil reais para cada Navio. Uma mudança na Lei de Migração está no Congresso para facilitação e diminuição dos custos.

O serviço de praticagem no Brasil é 3 vezes mais caro na sua média, se comparado com os mesmos custos no exterior. Um projeto de Lei no Congresso tenta destravar os nós e abrir a concorrência para que possamos atuar com preços justos e competitivos.”

E3 - “Como dito anteriormente todo atraso do setor é devido pela legislação complexa, não sistêmica e que gera excesso de carga tributária, elementos que se traduzem em excesso de burocracia para o segmento não somente de cruzeiros, mas toda cadeia náutica.”

E4 - “Não. Longe disso. Apesar de que o segmento passou a ser contemplado na última Lei dos Portos – 12.815/2013, a regulamentação é escassa e, quando existe, é ineficiente. Trabalhar com o setor de cruzeiros marítimos no Brasil é uma atividade de risco para cardíacos.”

E5 – “Segue em grande parte como um obstáculo a ser quebrado, muitos órgãos envolvidos em todos os processos.”

Com tais informações, se tornou claro que o cenário atual do Brasil é problemático para o segmento, que com questões como crises políticas e econômicas, além de fatores específicos da parte marítima (estruturas, custos,

burocracia e legislação) fazem com que este cenário não seja propício para um maior e melhor desenvolvimento dos cruzeiros marítimos no país.

Quanto ao segundo objetivo proposto por este estudo, este se baseou na comparação e análise dos estudos da CLIA Abremer Brasil em relação aos dados das temporadas de 2010/2011, 2013/2014 e 2014/2015. Tais estudos contêm dados quanto à demanda e seu perfil, impactos econômicos no Brasil, além das oportunidades e fatores limitadores. Salienta-se que esse trabalho está baseado na importância de entender quais são os fatores que podem prejudicar o desenvolvimento do segmento e assim tentar neutralizar esses.

Um dos fatos percebidos durante a coleta de dado, é que a discussão presente em cada um dos estudos, principalmente a parte de oportunidades e fatores limitadores, é a falta de aprofundamento no assunto e também a presença da mesma escrita em todos, sendo alteradas apenas algumas sentenças. Isso será abordado mais profundamente no tópico de interpretação e discussão dos resultados. Além dos estudos utilizados, houve também a utilização de trabalhos científicos que possuem relação ao segmento.

No que se refere aos dados obtidos através dos estudos da CLIA ABREMAR três variáveis foram identificadas podendo ser consideradas como fatores restritivos ao desenvolvimento do segmento. São elas: Infraestrutura portuária, custos operacionais e agentes envolvidos no trâmite do segmento, que neste trabalho estarão designados como stakeholders.

A primeira variável identificada é a infraestrutura portuária. Esta é descrita como inadequada para fluxos de navios, além de ser mencionado que múltiplos destinos náuticos não contam com portos para atracação, sendo assim ser necessária a utilização de cais e marinas privadas. Nos estudos é também sugerido que a intervenção e os investimentos venham tanto do poder público, como o privado.

No que diz respeito à problemática nos terminais portuários, o estudo lista os pontos críticos nos terminais portuários.

- I. Falta de sinalização;
- II. Falta de divisão entre terminal de passageiros e terminal de carga;
- III. Falta de logística;
- IV. Falta de estrutura receptiva;

- V. Falta de área de bagagem;
- VI. Falta de informação sobre atracação do navio;
- VII. Falta de painel de informações;
- VIII. Falta de estrutura de alimentos e bebidas (comércio em geral).

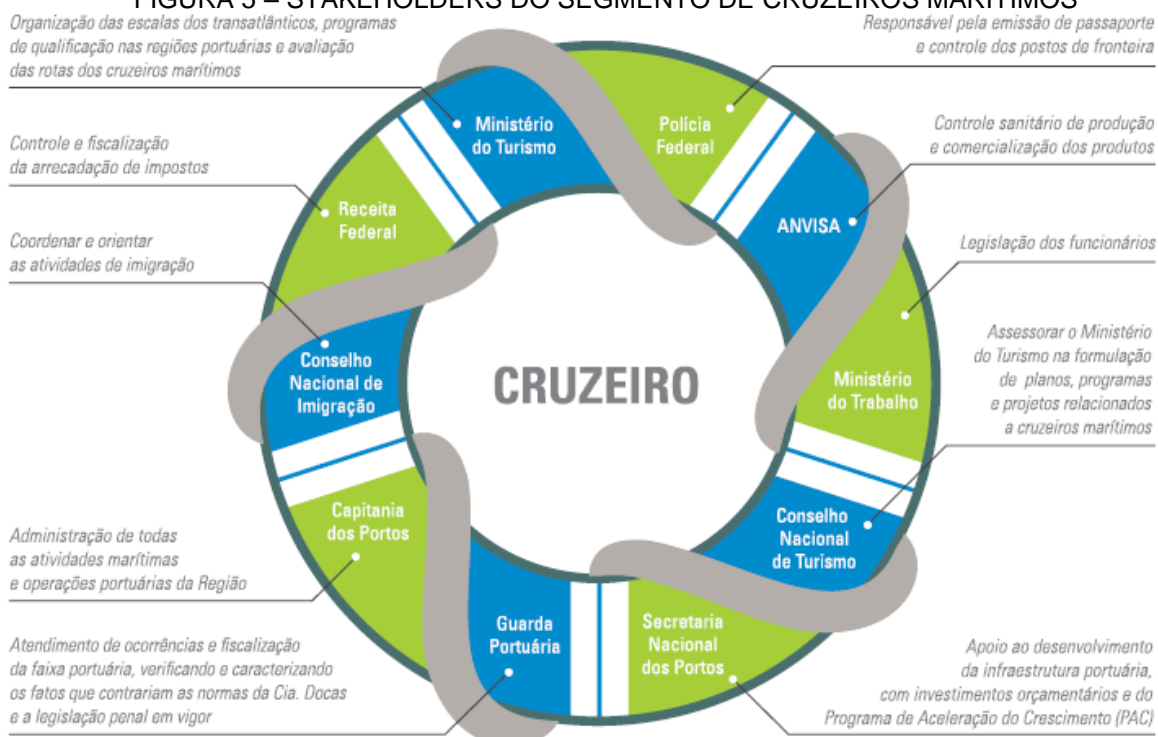
E somente no estudo da temporada de 2014/15 foim identificados problemas com a dragagem e obstáculos, como pontes e áreas reduzidas de manobras.

A segunda variável identificada foi a de custos operacionais. É identificada nos estudos a questão das elevadas taxas operacionais que são praticadas pelos portos brasileiros, como as taxas de pernoite, praticagem, embarque e desembarque e rebocagem, e esta última aparece somente no último estudo (2014/2015).

Segundo a CLIA Abreamar Brasil, tais taxas encarecem o preço final do cruzeiro, fazendo assim com que outros mercados sejam de maior atração para o consumidor, como o Caribe, usado como exemplo no estudo. No Caribe, tanto as taxas como os impostos são menores o que faz com que o preço final que é repassado ao turista seja menor e assim melhor do que o preço oferecido aqui.

E a última variável identificada nos estudos é dos agentes envolvidos no processo, ou stakeholders. As ações, regulamentações e controles que estão presentes no segmento são decididos tanto pelas armadoras. Além de tais empresas, existem mais dez responsáveis pelas decisões do setor, estas estão ilustradas na figura abaixo.

FIGURA 5 – STAKEHOLDERS DO SEGMENTO DE CRUZEIROS MARÍTIMOS



FONTE: CLIA ABREMAR BRASIL (2016c)

O estudo ainda menciona que a existência de tantos stakeholders prejudica o processo, pois o torna mais lento, custoso e burocrático, devido que cada um desses possui suas respectivas atribuições e competências. Assim, com tais informações obtidas, foi possível a melhor compreensão dos fatores restritivos.

O terceiro objetivo consiste na análise das normas que regem o setor, para que na interpretação seja possível associar tais regulamentos com os fatores identificados. Determinadas normas são utilizadas para ditar certos temas, neste caso às normas analisadas são do segmento de cruzeiros marítimos.

Segundo Carvalho (1998 *apud* FONSECA, 2012) essas normas se encontram em instrumentos normativos, sendo esses as normas constitucionais, leis, decretos, resoluções e instruções normativas. Todas essas são responsáveis por instituir determinações que influenciam o segmento e o seu funcionamento.

As principais normas consistem em áreas como as atribuições a órgãos envolvidos diretamente no segmento e na utilização da parte marítima e de natureza da utilização dos navios e de suas especificações. De acordo com Fonseca (2012), são oito (8) normas de maior destaque e impacto no segmento.

A primeira normativa, de acordo com Brasil (2016c) é a Emenda

Constitucional nº7 de 1995 que foi responsável pela revogação de cabotagem no país. Até esta emenda ser criada, todas as embarcações estrangeiras estavam proibidas de percorrer os portos brasileiros em cabotagem e também utilizando vias interiores.

"Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras." (BRASIL, 2016c)

Segundo Fonseca (2012) tal norma auxiliou no desenvolvimento da atividade, porém a falta de menção ao transporte de passageiros se baseia na questão de que se não há nada mencionado na lei, então este não é proibido. Conseqüentemente, isto faz com que o crescimento do número de navios aumente no Brasil, porém sem considerar as medidas e responsabilidades que as empresas de navegação deveriam possuir.

Após essa, a criação da ANTAQ pela Lei nº 10.233/2001, e esta é considerada um dos responsáveis pela ordenação e pela supervisão dos transportes, e segundo Brasil (2016b) o artigo 21 institui a ANTAQ, como sendo submetida à Secretaria de Portos e o artigo 23 define a esfera de atuação da mesma.

Art. 23. Constituem a esfera de atuação da Antaq:

I – a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso;

II - os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;

III - as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória no 595, de 6 de dezembro de 2012;

IV – o transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas.

V - a exploração da infra-estrutura aquaviária federal. (BRASIL, 2016b)

A Lei Geral do Turismo, criada em 2008, chega a dar uma definição às atividades inclusas no turismo, porém nenhuma das definições se adequa ao segmento. Porém o Decreto 7.381 de 2010 regulamenta a Lei de 2008, definições mais voltadas ao segmento, como a definição do que é considerado um cruzeiro pelo artigo 39, além de dar suas categorias. O artigo 40 e 41 ainda constam outras definições importantes para o segmento como o que se entende por escala,

embarque, desembarque, etc.

Outras duas normas de extrema importância para o desenvolvimento do segmento foram elaboradas pela Marinha do Brasil, que tem como responsabilidade garantir com que a navegação e a vida humana presente, além do meio ambiente estejam seguros, e as suas regras são baseadas nas normas da IMO. A primeira é a NORMAM-04 de 2003, que regulamenta os procedimentos a serem cumpridos por embarcações estrangeiras em águas brasileiras.

Estabelecer procedimentos administrativos para a operação de embarcações de bandeira estrangeira em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), com exceção das empregadas em esporte e/ou recreio, visando à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição no meio aquaviário. (MARINHA DO BRASIL, 2013, p.7)

A segunda norma é a NORMAM-24, que regulamenta as instituições responsáveis pelos cursos de salvamento para não tripulantes.

Estabelecer normas para o credenciamento de instituições, conforme aqui definidas, para ministrar cursos relativos à salvaguarda da vida humana no mar e à segurança e proteção de navios e instalações marítimas contribuindo para o cumprimento das atribuições legais da Autoridade Marítima Brasileira (AMB). (...) Esta Norma estabelece o processo para a entrada, análise da documentação, vistoria, verificação dos requisitos fundamentais, concessão, cancelamento do credenciamento, certificação, além de orientação para elaboração e atualização de currículo dos cursos. (MARINHA DO BRASIL, 2012, p.1)

Além de tais normas que definem as atividades e criam órgãos que são essenciais para o desenvolvimento do segmento, outras normativas que abordam como a questão tributária, como a Instrução Normativa SRF nº 137, que delibera o tratamento tributário e alfandegário sobre o navio enquanto este estiver percorrendo a costa brasileira. (RECEITA FEDERAL, 2016)

E em relação a o que deve ser pago de imposto, esses são definidos por Fonseca (2012, p.36):

Os impostos a serem pagos são o Imposto de Renda de Pessoa Jurídica (IRPJ), o Imposto de Importação (II), Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Imposto de Renda incidente na Fonte (IRF) e contribuições ao Programa de Integração Social (PIS)/Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PASEP) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (CONFINS). (FONSECA, 2012, p.36)

Além desta que define quais impostos, a Instrução Normativa SRF nº 285/2003 era responsável pelas questões de admissão temporária, e que no artigo desta fica descrito que os navios necessitam somente se apresentar em um porto alfandegado que tenha controle aduaneiro, esta foi revogada e nos dias atuais a norma válida é a Instrução Normativa RFB nº 1600/2015. Ainda presente na questão de trabalho, o Ministério do Trabalho instituiu o Conselho Nacional de Imigração, e este coloca a resolução normativa 71/2006 que libera o funcionário estrangeiro do visto de entrada no país no caso deste possuir a Carteira de Identidade Internacional de Marítimo e também define que após 31 dias, as embarcações que navegarem em águas brasileiras necessita contar com o número mínimo de 25% de brasileiros em sua tripulação. (BRASIL, 2014)

E ainda é importante mencionar que a Polícia Federal, que de acordo com Fonseca (2012, p.37) “(...) expressas no artigo 144, com especial relevância do parágrafo 1º, inciso III, do texto Constitucional, no qual está prevista a função da Polícia Federal como Polícia Marítima.” Assim, a polícia federal tem em seus deveres responsabilidade sobre as questões de imigração, além de impedir a entrada de drogas, armas e contrabando. (FONSECA, 2012)

Tais normas, aliadas as mencionadas no marco teórico que compõe este trabalho, formam os regulamentos e normas presentes no segmento de cruzeiros marítimos.

No último objetivo proposto se deu entre à comparação dos fatores restritivos já identificados até o momento e o porto de Itajaí, mais especificamente a parte de turismo, o Píer Turístico de Itajaí. Para isso, contou-se com uma entrevista e um questionário. A entrevista se deu com secretária de turismo da cidade de Itajaí, com esta sendo realizada na prefeitura no dia 28 de julho de 2016, às 13h.

O questionário foi aplicado ao coordenador do Grupo de Trabalho de Turismo Náutico de Santa Catarina e diretor de negócios da Economia do Mar, com este sendo realizado através de contato por email, no mês de setembro. As questões de ambas a entrevista e do questionário abordavam as variáveis encontradas nos estudos da CLIA Abremar Brasil e as respostas encontradas têm o intuito de servir como exemplo de como identificar tais variáveis em um local que possua infraestrutura portuária, e que também poderá auxiliar posteriormente no projeto desta pesquisa.

A primeira pergunta teve o intuito de estabelecer o cenário atual do

segmento através da opinião dos entrevistados. Para a secretária de turismo, o cenário é de decadência e isso aparenta com a diminuição de navios que vem para os portos brasileiros, tal diminuição acaba resultando em uma desvalorização da economia local. Para o coordenador do GTT Náutico de Santa Catarina, devido à capacidade do país de unir esforços entre a iniciativa privada, pública e sociedade civil organizada facilita de ser trabalhado o segmento no Brasil, o que acaba facilitando o diálogo, porém o coordenador deixa claro que o momento atual da economia é devido à falta de estratégias de mercado e visão de médio prazo.

SETUR - “Hoje, como eu falei, a gente ta com a decadência, né? Ele ta diminuindo, esse ano diminuiu razoavelmente. Ano passado a gente teve 24, esse ano a gente não vai ter, por enquanto não tem nenhum agendamento, foi 0%. Isso é ruim para a economia local, a economia ela sente, porque é o taxista, é o cara da van, é o cara do restaurante, é o próprio passeio que eles dão nos arredores. Não só pra Itajaí, mas para a região, no meu caso. Porque a gente tem um eixo da região de 90 KM, a gente está quase em tudo que é lugar. E assim, vão pra Blumenau, vão pro Beto Carrero, Brusque, não vão muito pras praias porque quando é temporada não dá muito pra ir lá, mas eles ficam nos arredores e a arrecadação do município também cai e é uma coisa que vinha crescendo e esse ano diminuiu devido a isso. (...)”

GTT SC – “(...) Então esta falta de gestão estratégica deixa o “atual momento” como resultado da falta de estratégias de mercado e a falta de visão de médio prazo, pois a situação atual foi dita como CERTA, em 2014, durante o “SEATRADE 2014” em Miami, o principal evento do segmento onde se constrói encontros com os players do mercado de cruzeiros. Resumindo, 2016, a pior crise de cruzeiros do Brasil, por falta de gestão de médio prazo. Não faltou aviso ao Governo de Santa Catarina, a EMBRATUR e ao Ministério do Turismo por parte da ACATMAR (Associação Náutica do Brasil), do GTT NAUTICO SC (Grupo de Trabalho do Turismo Náutico de Santa Catarina) e do GTT NACIONAL do MTur, que em não se reúne deste Setembro de 2015.”

Além disso, a Secretaria estabeleceu que apesar desse declínio do turismo de cruzeiros marítimos no Estado, o setor náutico é forte e é trabalhado. Composto de estaleiros, que se encontra em grande número na cidade de Itajaí, além da cadeia produtiva que se encontra na cidade, e essa produção e parcerias é mencionado também pela entrevistada:

SETUR - “(...) Nós estamos fazendo um trabalho com o SEBRAE, fazendo o levantamento náutico do município. O que quer eu tenho que pertence a área náutica? Além dos navios, nos temos muitos estaleiros em Itajaí, nos temos confecção de barcos, nós temos o cara que faz o barco e o cara que faz o pneu para o barco, o cara que faz o parafuso que é usado no barco. Então a gente está levando toda essa cadeia produtiva da área náutica com o SEBRAE, a gente começou agora esse semestre e terminamos em dezembro. E a gente tem muito pra crescer, esse trabalho está apenas

começando, porque com a marina inaugurada. Esse final de semana a gente teve uma feira náutica muito boa aqui. E com esse Salão Náutico a gente já viu que tem mercado. (...)"

Abordando o segmento, a segunda questão levou em conta a opinião dos entrevistados de quais os fatores que atrapalham o desenvolvimento dos cruzeiros marítimos. Na opinião da Secretaria de turismo, o maior fator são os impostos, que é dito como empecilho, principalmente pelos valores cobrados nas taxas portuárias presentes. Para o coordenador do GTT Náutico de SC, o principal empecilho é a dificuldade de condições para empresários investirem na construção de apoio náutico. Além da questão da falta de um plano de estratégia que seja de médio a longo prazo.

SETUR - "Como eu falei, pra mim o maior fator é os impostos no Brasil. Toda a área dos impostos, na federal, municipal nem tanto porque nossa taxa a legislação é pela ANTAQ, então a gente vêm lá de cima e vêm cumprindo, e isso é um dos maiores fatores, tudo é mais caro no Brasil, pelo menos é o que a gente tem de seminário e o que a gente tem trabalhado com os armadores, conseguindo captar isso deles. Que um navio pra desembarcar aqui é 90(mil), no outro por foi é 30 mil, então é um absurdo é muito espalhado, a taxa de embarque e desembarque, a taxa do rebocador que traz o navio, o cara que ganha, é um absurdo de valores. Então isso implica muito no navio vir pro Brasil, isto é dos maiores fatores pra esse setor."

GTT SC - "(...) O poder público pode por meio de PMI (Projeto de Manifestação de Interesse) previsto dentro da Lei 866 pode ser o elo que garanta segurança jurídica para a captação de investimentos PRIVADOS. Depois como falei na resposta da pergunta UM, falta de um plano estratégico de longo prazo."

Na terceira pergunta, são iniciadas as perguntas que contam com as variáveis encontradas nos estudos e esta se trata de qual a opinião do entrevistado da importância da infraestrutura para o desenvolvimento do segmento, e como é classificado a infraestrutura brasileira pelo entrevistado:

SETUR – "(...) Então, a infraestrutura é muito importante, é o turista descer do seu navio e ele ter um acesso fácil na cidade. Isso é legal. Hoje, Itajaí é um dos melhores piers turísticos que nós temos no Brasil. Tirando lógico, Santos e também Rio, que fez agora uma renovação, mas ainda sim. Em Itajaí, a pessoa desce no eixo da cidade. Ela desce, parece que está dentro da rua, do geral da rua, então isso é importante. A nossa infraestrutura contou muito, todos os passageiros, a gente tem uma pesquisa de demanda (...) que a satisfação é isso, eles descem, a gente tem um trabalho já junto com as vans, então faz, pega, faz o teu passeio, como eles tem pouco tempo, eles procuram ficar na cidade e nos arredores. Embora muita gente acha que não, que eles vão embora e não deixam dinheiro na cidade, mas a gente já provou com a pesquisa da Fecomércio que isso não ocorre. (...)"

GTT SC – “Total. Tudo não acontece no Economia do Mar de forma geral por Insegurança jurídica que o estado não consegue dar ao “capital privado”. Sem MARINAS não temos mais barcos produzidos (uma vaga molhada de marina gera 4,8 empregos diretos) e sem Portos com terminais de cruzeiros. O Segmento de Cruzeiros necessita de porto com alfandegamento, depende de um circuito de CRUZEIROS... Em Santa Catarina estamos formando uma ação integrada dos 4 portos que têm condições de cruzeiros para serem vendidos de forma integrada com PUNTA DEL ESTE no Uruguai. Estamos fazendo um acordo entre os governos regionais.”

Além da infraestrutura geral no país, o entrevistado informa da questão da infraestrutura em relação ao píer turístico da cidade e como esse é estruturado, se contém diversos tipos de estruturas consideradas importantes dentro do local. A primeira questão colocada pela entrevista é a questão que navios de passageiros muitas vezes são colocados em segunda posição, comparado com os navios grandes (de carga):

P - Terminal de passageiro a infraestrutura é boa. E na questão da estrutura para a atracação?

SETUR - (...) O único problema é que tem, e lógico que navio de passageiro, a prioridade tem que ser o navio de passageiro, mas muitas vezes a prioridade fica para os navios grandes (de carga), porque tem que descarregar e tem data. Mas quando o navio está agendado, a prioridade é o navio de passageiro. Mas não tem dificuldade. Ele vai lá, faz a volta, retorna e fica de volta e estaciona ali numa boa sem problema nenhum. (...)

Na mesma questão, a secretária de turismo de Itajaí mencionou a diferença da cidade com a sinalização e de como é o relacionamento do órgão da prefeitura com os responsáveis pela locomoção dos turistas na cidade (táxis, vans, ônibus, etc).

SETUR – “(...) Entrando lá, dizendo onde é que fica o navio de passageiros, mas tem cidade que realmente não tem nada (sinalização). (...) A gente já faz um trabalho, a gente na verdade faz um treinamento com eles no final do ano. Para eles poderem estar lá, eles tem que ser cadastrados, toda van que está lá tem que ser cadastrada na Secretaria. A gente tem um curso, uma vez por ano a gente dá pra eles, de atualização, e entende que tem uma boa parceria com eles. E o taxista fica de um lado e as vans ficam no outro. E independente, ainda se tem ônibus: municipal, o intermunicipal (...)”

Ainda segundo a entrevistada, o píer conta com centro de informações formado pela própria Secretaria de Turismo, no dia que há atracação de navios.

SETUR – “(...) dentro do píer turístico, nos temos um centro de informações.

A Secretaria monta, uma equipe fica o dia todo. Ela entra às 8h e sai quando o navio vai embora. Pra dar informação turística pra quem desce e pra quem ta embarcando também. E pra quem está trazendo passageiro. Isso é legal. Que às vezes eu quero ficar aqui durante o dia e isso é bacana porque eles sentem essa, a gente dando essa informação é muito mais seguro pra quem ta lá dentro. Então a gente tem esse cuidado, quando é inglês tem sempre alguém que fala inglês, espanhol também, mas como a maioria ali é brasileiro... Mas a gente tem feito esse trabalho no píer turístico, essa é a nossa parte turística lá dentro, trabalhar no atendimento ao turista. (...)"

E um dos últimos dados mencionados pela secretária de turismo é a questão da não existência de uma estrutura de alimentos e bebidas, que se deve a administração do porto. Porém, isso não é encarado com um problema devido a localização de outros locais próximos ao píer como restaurantes, lanchonetes e o Mercado Público. Além disso, a falta um guardador de bagagem é algo que é citado pela entrevistada como algo que facilitaria a estada dos turistas, que poderiam visitar a cidade sem se preocupar com as bagagens.

SETUR – "(...) (Possibilidade de construção de área de alimentos e bebidas) Não, não tem porque como é alfandegado, e é a ANTAQ junto com o pessoal da área portuária, eles não permitem. Para eles fazerem, eles até permitem, mas tem que fazer uma licitação, mas não sei o porto nunca se interessou, não posso te responder. Que a gente também acha que deveria ter, pelo menos um negócio de colocar moeda e pegar uma água, um salgadinho, muita gente muitas vezes não saí, como a gente ainda tem aos arredores, restaurantes, bares abertos, a pessoa ainda vai, nos arredores ainda tem o Mercado Público que é ali do lado, não tem sentindo tanta reclamação. Ninguém quase reclamou sobre isso. Mas a gente acha que deveria ter, nós também pensamos. E também não temos um guardador de bagagem. O pessoal já quer deixar a bagagem, sair, dar uma volta. A gente cuida da bagagem quando a gente ta ali, mas também poderia ter um guardador de bagagem. Facilitaria para deixar a pessoa sair mais sossegado e ela poderia ter esse tempo para passear."

A quarta pergunta abordou a segunda variável identificada nos estudos, os custos operacionais. E segundo a secretária de turismo tais valores não são decididos pela SETUR e sim pela ANTAQ e o conselho portuário, então os valores cobrados acabam tendo relevância no valor final que é ofertado ao turista. Para o coordenador do GTT Náutico, os custos operacionais têm amplo impacto sobre o segmento. Segundo o mesmo, as empresas de cruzeiros fazem planejamentos de custos bem detalhados para que consigam gerar lucro em suas operações, porém setores públicos acabam atrapalhando devido à falta de clareza do posicionamento.

P - Em sua opinião, os custos operacionais no Brasil afetam de que forma o segmento?

SETUR – “(...) A nossa taxa de embarque e desembarque, se eu não me engano, era R\$ 50,00. Com que poderia aumentar, eles botaram um limite, que se quiser aumentar pode aumentar e se quiser baixar pode baixar. E o responsável para abaixar ou aumentar é a CENTAQ, que é o porto. Tem um conselho, dentro desse conselho trabalha esse pessoal. O próprio porto tem uma lista de todo o valor portuário. A taxa do rebocador, a polícia federal quanto cobra, a diária da polícia quanto que é. (...)”

GTT SC – “(...) Para melhorar basta regras claras... Se der para diminuir o nível de imposto vai gerar mais ânimo para mais navios operando, se não baixarem, pelo menos não mudem as regras sem combinar antes.”

Na quinta questão houve a abordagem sobre a burocracia presente nos diversos stakeholders do segmento.

P - Qual sua visão sobre a burocracia que envolve o segmento e como essa burocracia influencia o desenvolvimento?

SETUR - “Então, no meu caso a gente não tem burocracia. Nós somos bem, na nossa cidade turística a gente vai lá, faz e acabou. Mas a burocracia existe sim, trabalhando a gente convive e há a burocracia com o passageiro que vai descer, com o cara da polícia federal que vai subir, e que ele tem um valor. Mas isso é acertado com o agenciador antes do navio chegar, então quem faz essa parte da burocracia mesmo é o agenciador que está trazendo o navio pra cá. (...) Quando o navio chega ao píer, já tem uma equipe da federal lá dentro, porque dentro do píer tem o NEPOM – Núcleo de Apoio a toda a área náutica. Tem uma equipe e eles entram no navio quando é estrangeiro, vai pra Argentina ele tem que parar aqui, aí eles vêem essa parte burocrática de documentação e já tem uma equipe da federal lá dentro.”

GTT SC – (...) “Os stakeholders do PODER PÚBLICO (Federal, Estadual e Municipal) + INICIATIVA PRIVADA + SOCIEDADE CIVIL ORGANIZADA, deveriam traçar uma estratégia de longo prazo para o Brasil. O Mercado não consegue visualizar ações isoladas de mercado. Deve-ser vendido Brasil e suas regiões.”

Na sexta e última questão, a pergunta colocada foi sobre o papel da legislação no segmento e se essa é suficiente.

P - Na sua opinião, a legislação do segmento de cruzeiros é suficiente?

SETUR - “Eu penso que as pessoas que estão estudando isso, como a Abremar e outras associações estão pensando em mexer com essa legislação. Que é uma legislação muito velha, eu penso. E que as coisas mudaram, o mundo mudou. Hoje a gente tem outra tecnologia, porque não mudar também isso? Acho que isso deva mudar e deva melhorar o segmento náutico, que é importante. No momento que tem navio, tem movimento econômico e precisa ser mudado algumas regras. Mas tem que ser lá de cima, da parte federal, então não é a gente que vai mudar. Mudando a gente também melhora em algumas coisas. Essa legislação tem que vir pra auxiliar e ajudar o segmento. Penso que tal legislação deve

atrapalhar, pra mim ela não atrapalha muito. Mas atrapalha na parte econômica, se lá em cima não vêm o segmento certo quando terminar aqui na ponta que é a gente, lógico que vai atrapalhar a parte econômico do município. Isso é óbvio. Mas que tem que ser mudado sim, e tem que mudar algumas regras pra poder dar continuidade.”

GTT SC – “A legislação ambiental do Brasil ajuda a Economia do Mar e todos segmentos, inclusive o segmento de cruzeiros. Porém a legislação de Receita-Impostos não é claro e é cara demais. Há benefícios econômicos de impacto no segmento de cruzeiros. Temos que ter uma estratégia como país para que consigamos ter o que desejamos.”

Assim, com os dados dispostos, foi possível a identificação de que fatores restritivos como a infraestrutura e os stakeholders se encontram presentes na cidade de Itajaí e no segmento de cruzeiro da cidade, porém através das respostas obtidas, estes são considerados como positivos. A infraestrutura é considerada boa e suficiente para a atracação de navios e os stakeholders não resultam em um maior nível de burocracia que atrapalha tal desenvolvimento.

O único fator presente e que é considerado restritivo são os custos operacionais, mas por causa de que tais custos são determinados por órgãos federais ou instituições que não sejam municipais ou estaduais, assim se encontra o primeiro empecilho ao desenvolvimento do segmento de cruzeiros marítimos na cidade de Itajaí.

A seguir, com tais dados já coletados, será feito a análise e a interpretação dos resultados que foim alcançados.

4.2 INTERPRETAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A interpretação dos dados se mantém como um dos modos de encontrar respostas para os problemas que surgem na pesquisa. Segundo Marconi e Lakatos (2003, p. 167) “A importância dos dados está não em si mesmos, mas em proporcionarem respostas às investigações”. Tal interpretação vem na necessidade de dar um maior significado aos dados coletados, expor o real significado do assunto e assim podendo aumentar as suposições sobre tal tema. (MARCONI e LAKATOS, 2003)

Quanto aos dados coletados nessa pesquisa, se manteve a ordem disposta dos objetivos, começando com a análise do cenário atual do segmento de cruzeiros marítimos e que foi composta de pesquisa bibliográfica e das respostas coletadas

através do instrumento de pesquisa.

Nos resultados obtidos, o cenário encontrado foi de declínio, com uma queda acentuada do número de navios que percorrem a costa brasileira. Tal situação vem sendo agravada de ano para ano, e segundo a CLIA Abremar (2014) da temporada de 2010/2011 houve uma queda de 17,9% em relação à temporada de 2013/2014 e que se refere a uma redução de R\$ 250 milhões.

Já na temporada de 2014/2015 houve um novo encolhimento da renda, mas desta vez de 8,5% em relação à temporada anterior, significando uma diminuição de R\$ 198 milhões. Para a temporada de 2016/2017, esta diminuição não foi calculada, mas devido à diminuição de navios em relação à temporada passada, um novo encolhimento na arrecadação é possível.

Outro ponto considerado como auxiliador a tal declínio é a situação econômica e política brasileira. O país se encontra em crise e tal instabilidade se vê como empecilho para um maior investimento em setores econômicos, como o turismo. A alta do dólar foi outro fator de tal instabilidade econômica no segmento de cruzeiros marítimos, já que a comercialização de tais produtos é feita em dólar, assim aumentando a incerteza do potencial consumidor de tal produto.

Tal situação é comentada pelas respostas obtidas através dos questionários para os especialistas, que afirmam que tal crise causa em uma diminuição da capacidade dos brasileiros de investir em viagens. Porém fica claro, que tais problemas não são resultados do cenário atual, mas no momento de crescimento econômico que o Brasil vivia, porém essas ficavam disfarçadas, porém com a crise, tais problemas com a parte de impostos, infraestrutura entre outros ficam claros, e deixam explícita a falta de competitividade do Brasil no segmento. Com os dados obtidos é possível identificar tais fatores que podem ser considerados responsáveis por um desempenho inóspito do segmento de cruzeiros marítimos no Brasil.

O primeiro fator identificado nesta pesquisa foi a infraestrutura, em razão de estar diretamente relacionada com o desenvolvimento do segmento. O motivo de este ser considerado o primeiro fator vem por estar presente, tanto em estudos sobre o segmento, como na opinião de especialistas que trabalham com o setor, e que deixam clara a importância de se haver uma infraestrutura portuária que consiga receber os navios com qualidade e eficiência.

O Brasil conta com 37 portos públicos, além dos diversos outros administrados pela iniciativa privada. Estes portos recebem os navios que vem de

todas as partes do mundo, seja para o transporte de carga ou para o transporte de passageiro. Porém, para o segmento de cruzeiros marítimos existe a necessidade de instalações específicas voltadas para o desembarque de pessoas. O que se acaba encontrando nos portos brasileiros são estruturas provisórias. Montadas em um dos berços de atracação disponíveis, e que possuem uma estrutura para o embarque/desembarque, recebimento dos cruzeiristas e também para a Polícia Federal e a Alfândega.

A infraestrutura aparece na análise dos estudos da CLIA Abremar Brasil, e cita que os principais problemas encontrados nos portos brasileiros é a falta de sinalização, que pode ser percebido com a falta de placas de informação indicando a localização do terminal de passageiro ou da estrutura provisória utilizada.

A falta de divisão entre terminal de passageiros e terminal de carga, que pode causar incômodo aos turistas por causa da movimentação de caminhões que carregam as cargas ou pelo odor exalado por certas cargas (combustíveis, grãos, etc) entre outros, que pode gerar problemas pela movimentação de pessoas no embarque/desembarque. Hoje em dia há navios com espaço para mais de 4 mil pessoas, então tal fluxo pode gerar caos tanto para os trabalhadores do porto como para os próprios turistas.

A falta de logística se traduz pela falta de transportes próximos a área onde houve o embarque/desembarque. Além da questão da irregularidade de meios de transportes, como táxis, ônibus, vans e outros que pode prejudicar a experiência do turista durante a descida do navio.

A falta de estrutura receptiva remete a inexistência de um posto de informação para os turistas, que contenha informações sobre os atrativos do destino, opções de alimentos e bebidas, passeios disponíveis, entre outros. Ademais, há a questão de mão-de-obra qualificada no atendimento ao turista, seja com um idioma estrangeiro, ou outra necessidade do turista.

A falta de área de bagagem remete a não presença de um local apropriado e seguro para que o turista deixe seus pertences. Além desses, é citado pelo mesmo estudo à falta de informação sobre atracação do navio para se obter informações sobre o navio, horários de embarque e desembarque, etc. E a falta de painel de informações e de estrutura de alimentos e bebidas (comércio em geral).

Deve-se ter em mente de que nem todos os portos brasileiros necessitam de um terminal de passageiros, pois em alguns casos, a estrutura provisória se torna

suficiente para atender os turistas recebidos, casos onde o turismo ainda não se encontra de forma massiva.

O segundo fator identificado como restritivo ao segmento de cruzeiros marítimos é o dos custos operacionais, que representam os valores que as armadoras têm de arcar. Esses sendo na parte de taxas, nos impostos, combustíveis, além dos custos trabalhistas.

Segundo especialistas, o valor de tais custos no Brasil é de 35 a 40% mais alto que no resto do mundo, tais valores acabam sendo direcionados aos produtos que se tornam mais caros e assim menos desejáveis tanto para o turista, como para a armadora que traz os navios ao país. E assim esta perde o interesse no mercado e o muda para um local mais interessante de se investir. Como no exemplo: Se for avaliado que o lucro obtido na localidade A é menor que na localidade B, devido aos custos apresentados pela localidade A, a armadora moverá os navios a localidade B com o intuito de aumentar seu lucro e diminuir seus gastos.

Este fator também está presente na análise dos estudos da CLIA Abremar Brasil, que afirma as taxas operacionais que são praticadas nos portos brasileiros são muito elevadas e que tais taxas servem para encarecer o produto final, fazendo com o consumidor escolha entre outros mercados, como o Caribe, que é citado pelo estudo.

Taxas como as de pernoite, praticagem, embarque e desembarque, e também de rebocagem são apontadas como tais custos excessivos. Há também o valor dos combustíveis utilizados que não está presente no estudo, porém é citado por um dos especialistas.

A causa da problemática dos custos operacionais vem da diferença entre os valores dos portos. A taxa de embarque e desembarque, pernoite e rebocagem possuem valores diferentes nos portos brasileiros em consequência desses serem administrados de modo separado e por diferentes companhias e administradoras, tais valores diferem entre si.

Além de tais valores, outra taxa cobrada e que possui grande diferença e que faz com o preço final se altere é a praticagem, que consiste na atracação do navio. Segundo o site Brasil Comex (2016) os valores de praticagem nos portos brasileiros estão entre os maiores do mundo. A matéria cita como exemplo o porto de Paranaguá, aonde um navio médio (20 a 30 mil toneladas) chega a custar R\$ 28.241,18 e compara com o porto de Brownsville, no Texas, que possui as mesmas

características de Paranaguá, porém o valor da atracação é de US\$ 5.712 (cerca de R\$ 11 mil). (BRASIL COMEX, 2016)

Como os custos operacionais dependem do setor público, especialmente o governo federal e as instituições responsáveis pela parte marítima, como a ANTAQ, a discussão de custos mais uniformes e que assim possam alterar o valor final oferecido pelo cruzeiro, assim causando um aumento na atratividade do segmento.

O terceiro fator identificado na pesquisa é em relação à legislação do segmento de cruzeiros marítimos. Este fator foi o único não encontrado na análise dos estudos da CLIA Abremar Brasil. Os problemas com a legislação estão na falta de clareza de suas normas, que muitas vezes abrangem questões da navegação de modo generalizado. A legislação é responsável desde a parte de impostos a serem pagos pelas armadoras a questões trabalhistas, além da parte ambiental, entre outras. Tal legislação é apontada pelos especialistas como não sistêmica e que causa excesso da burocracia.

Quanto às normas de maior relevância para o setor, podem ser citadas, a Emenda Constitucional de 1995, que revogou a proibição da cabotagem de navios estrangeiros no país, esta deu espaço para que o segmento crescesse e se instalasse no país, porém sem nenhuma ordem. Além disso, em 1997, é criada a lei de ordenação do transporte aquaviário, que inclui o segmento, porém sem contar com uma melhor descrição dos cruzeiros marítimos, principalmente os de cabotagem.

A Lei Geral do Turismo, criada em 2008, não possuía nenhuma definição que se encaixasse no segmento de cruzeiros marítimos e somente em 2010 com um novo decreto começa a tratar das definições de cruzeiros marítimos e da apresentação ao Ministério do Turismo de seus roteiros. Na análise dos resultados ainda estão presentes duas normas marítimas, sendo elaboradas pela Marinha do Brasil que controla diversos aspectos da navegação e a segurança em alto mar. Além dessas, estão presentes a questão das normas de tributação para as armadoras, de quais as taxas que devem ser pagas e quais as leis a serem seguidas, além da lei que autoriza a atuação da Polícia Federal como Polícia Marítima.

Além disso, outras questões como a parte trabalhista, como os vistos para estrangeiros e da necessidade de que após 31 dias em águas brasileiras as embarcações necessitam contar com 25% de tripulantes brasileiros. Essa

necessidade faz com que diversas empresas não ultrapassem esse período em águas brasileiras para evitar tal necessidade.

O quarto e último fator identificado nesta pesquisa é o número de stakeholders presentes no segmento de cruzeiros marítimos. Em razão de tantos atores presentes e todas as suas responsabilidades e deveres, a burocracia se torna maior e acaba se tornando um empecilho. Esta burocracia está presente em quase todos os setores da economia brasileira, e no segmento de cruzeiros marítimos, pode chegar a interferir em novos investimentos e no processo final. De acordo com os especialistas, o chamado “Custo Brasil” faz com que possíveis negócios e investimentos sejam perdidos.

Este fator também está presente no estudo da CLIA Abremar Brasil, e apresenta que além dos responsáveis pelo setor que fazem parte da iniciativa pública, as armadoras também participam das ações e regulamentações do segmento.

Quanto ao quarto objetivo proposto nesta pesquisa, esse se deu pela comparação entre os fatores restritivos mencionados acima e o Porto de Itajaí, para que fosse possível uma identificação da presença de tais fatores e o porquê da ocorrência dos mesmos.

O primeiro fator, a infraestrutura foi considerada boa pela Secretaria de Turismo da cidade, e segundo os dados presentes nos estudos da CLIA Abremar Brasil, a cidade conta com um terminal de passageiros. E dentro deste Píer Turístico, conta com área para a atracação adequada para os navios, à sinalização é adequada, há diversas placas espalhadas pela cidade com o direcionamento até o terminal de passageiros.

Na entrevista com a Secretaria de turismo foi retratada a parceria com meios de transporte como táxis e vans, e estes devem passar por cursos para melhor atender o turista. O local também conta com área de bagagem, porém sem guardador de bagagem. A SETUR também monta um centro de informações no Píer cada vez que há atracação, com mão-de-obra qualificada e que se comunica em outros idiomas, caso seja necessário. Os únicos itens presentes nos estudos da Abremar que não estão presentes no terminal de passageiros são locais que possuam informações sobre a atracação do navio, porém este último pode ser resolvido com o centro de informações montado pelo SETUR. E uma estrutura de alimentos e bebidas, que segundo a entrevista com a Secretária de Turismo, já foi

considerado pelo SETUR como algo de interesse, porém como quem rege tais locais são órgãos portuários como ANTAQ e outros, não é possível ser realizado pela SETUR. E ainda conforme a entrevista com a secretária, essa inexistência não é sentida tão fortemente em razão da localização próxima de outros empreendimentos de alimentos e bebidas.

Dado aos resultados encontrados, ambas as hipóteses colocadas para a pesquisa se confirmaram, sendo a primeira parcialmente correta. A primeira hipótese apontava a relação da má organização e pouco investimento do Governo Federal em relação à infraestrutura turística presente nos portos brasileiros, que ficou clara através dos estudos da CLIA Abremer Brasil e das entrevistas e questionários aplicados. Porém deve-se haver um entendimento que não é somente o transporte de cargas que é responsável pela infraestrutura portuária precária, mas também a má gestão e a inexistência de planos estratégicos voltados ao segmento de cruzeiros marítimos.

Já a segunda hipótese, é confirmada e identificava que os custos, número de stakeholders, burocracia e legislação são fatores responsáveis pelo desenvolvimento lento, se tornando obstáculos às armadoras que procuram o Brasil como um novo destino.

As leis e regulamentações presentes no direito marítimo brasileiro, aliados à burocracia e aos altos impostos, se tornam obstáculos para as empresas estrangeiras que desejam utilizar os portos brasileiros.

5 PROJETO DE TURISMO

Com base na interpretação dos dados obtidos com as pesquisas realizadas, em que se concluiu que os fatores que restringem o crescimento do segmento de cruzeiros marítimos no Brasil, são: infraestrutura portuária, custos operacionais, legislação e burocracia referente ao número de *stakeholders* envolvidos, aliados a problemas de promoção e diversificação da oferta de destinos, gestão e ausência de planos estratégicos, definiu-se como projeto deste trabalho, a estruturação de um manual de orientação virtual voltado para destinos potenciais que queiram ingressar no segmento de cruzeiros marítimos no Brasil, o qual segue descrito abaixo, juntamente com as etapas de sua execução.

5.1 DESCRIÇÃO DO PROJETO

O projeto consiste em um manual com informações essenciais para a oferta e implementação de novos destinos brasileiros no segmento de cruzeiros marítimos. Será direcionado a CLIA Abremer Brasil para ser utilizado de modo virtual junto de outros estudos, e surge em razão do interesse da instituição em alterar o cenário atual do segmento no país. Tal manual terá como público alvo destinos que possuam potencial e interesse em receber cruzeiros marítimos, tendo como propósito o auxílio no desenvolvimento do segmento com informações pertinentes dos fatores restritivos identificados.

Sua realização é imprescindível em razão do desempenho do segmento no Brasil e serve como incentivo a mitigação dos fatores que o restringe identificados na pesquisa realizada.

5.2 ETAPAS PARA EXECUÇÃO DO PROJETO

5.2.1 Descrição das Etapas para a Execução do Projeto

Quanto às etapas de execução do projeto, essas foram divididas em duas. A primeira aborda a questão do planejamento, que consiste em um processo de ações coordenadas e orientadas para transformar objetivo em realidade, e tais ações devem estar alinhadas com questões como qualidade, segurança, custos, além de

outros. Um planejamento de qualidade serve para diminuir as necessidades de alterações durante o processo de execução.

A segunda, aborda a operacionalização e execução, que estão ligadas diretamente com o planejamento e consistem em transformar as ideias presentes em ações concretas.

QUADRO 3 – ETAPAS DO PROJETO

PRIMEIRA ETAPA (JANEIRO A AGOSTO)	SEGUNDA ETAPA (SETEMBRO)
PLANEJAMENTO	OPERACIONALIZAÇÃO E EXECUÇÃO
1. Identificação do potencial de atratividade do destino e sua promoção às armadoras 2. Ações de desenvolvimento do segmento no destino a) Infraestrutura b) Plano de Desenvolvimento c) Gestão d) Custos Operacionais e) Legislação	1. Definição do <i>layout</i> (arte final do manual) 2. Apresentação da proposta para CLIA Abremar. 3. Disponibilização do manual ao mercado

FONTE: O AUTOR (2016)

5.2.1.1 Primeira Etapa - Planejamento

Consiste basicamente na definição do conteúdo do manual. Para sua formação foram identificadas informações julgadas básicas para a formação de um novo destino turístico no segmento de cruzeiros marítimos, separadas em duas categorias para melhor agrupamento e catalogação, que seriam:

➤ **Potencial de atratividade do destino e sua promoção às armadoras**

Os destinos que possuem o interesse no segmento, na questão de atrair a atenção devem estar atentos a promoção do destino junto às armadoras, exibindo todos os atrativos e benefícios para a cidade e para a armadora do que o segmento causaria no local. A participação em feiras e eventos do setor náutico aparece como maior ação para tais localidades, além da utilização de outros mecanismos como *fam-tours* destinados a membros das armadoras para ilustrar o potencial turístico do segmento de cruzeiros marítimos. No caso do interesse das armadoras no destino,

há variáveis presentes no desenvolvimento do segmento a serem seguidas para a possível implantação do segmento na localidade:

➤ Ações de desenvolvimento do segmento nos destinos

Foram separadas em cinco partes essenciais, estabelecidas como necessárias através da análise de três documentos: o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos, estudo do BNDES sobre as diretrizes para portos do nordeste e o estudo da ANTAQ sobre modelos ambientais portuários. A primeira parte contém os dados sobre a infraestrutura necessária e outras informações complementares. A segunda parte aborda a questão do plano de desenvolvimento, a terceira aborda a questão da gestão, a quarta os custos operacionais e a última aborda a legislação a ser seguida para o desenvolvimento de um novo destino do segmento.

1º Infraestrutura

De acordo com o estudo do BNDES, além da análise do setor hoteleiro e de outros serviços que tem contato direto com o segmento, os destinos devem considerar a construção de um *terminal especializado para navios cruzeiros*. Os itens presentes no terminal para um funcionamento satisfatório do segmento se encontram abaixo.

- I. Capacidade para navios: 200 a 300 metros de comprimento; 20 a 35 metros de largura e; 9 metros de calado;
- II. Capacidade de atendimento para até 2 mil passageiros;
- III. Capacidade para o embarque do grande volume de alimentos para o abastecimento a bordo;
- IV. Plataformas específicas para o embarque e desembarque dos passageiros (essas contendo itens como scanners e detectores de metais);
- V. Instalações voltadas à recepção e atendimento do turista (centro de informações turísticas, registros de entrada e saída, etc);
- VI. Instalações para os agentes públicos ou privados relacionados ao turismo (Alfândega, Polícia Federal, Polícia Civil, Ministério do Trabalho, Ministério da Agricultura, ANVISA, Autoridade Portuária, Armadores, entre outros);

- VII. Instalações para abrigar a questão logística (táxis, ônibus, trens turísticos etc.) como estacionamentos e áreas externas para embarque e desembarque;
- VIII. Instalações para os prestadores de serviços de limpeza e abastecimento de navios, para o tratamento e a disposição de resíduos.

Além dos dados providos pelo BNDES, outros itens de importância na infraestrutura interna do terminal como ambulatório médico para primeiros socorros. Além de questões como a sinalização turística da cidade, que auxiliará não somente o segmento de cruzeiros marítimos.

2º Plano de Desenvolvimento

Onde será definido como as áreas serão utilizadas, comercializadas e quais os procedimentos a serem aplicados, porém se atentando a construção de ações que beneficiem o segmento e o município. Toda a base para a informação utilizada se deu através do plano de desenvolvimento e zoneamento do Porto de Santos.

No plano, deverá constar na questão como o levantamento de dados físicos, como levantamento topográfico da área, avaliação da área a serem implantadas as estruturas necessárias, estudos de como serão implementadas tais obras, necessidade de haver cumprimento de normas de padrões de qualidade, de engenharia, além da presença dos projetos de arquiteturas das obras a serem construídas. Questão da construção de sistema de drenagem, tubulações subterrâneas (água, eletricidade, esgoto, etc).

O plano ainda deve conter questões como a parte *ambiental* e de como essa deve ser administrada.

- I. Diagnóstico da situação ambiental atual (níveis de poluição, estudo da presença das espécies existentes naquela área), planos para a diminuição do impacto que irá surgir com o segmento e elaboração de planos de emergência para acidentes;
- II. Normalizar o controle da água de lastro dos navios, para evitar/diminuir os impactos causados pela presença de espécies exóticas no estuário;
- III. Normalizar a questão da retirada dos resíduos sólidos e líquidos dos navios e de seu descarte, com a possibilidade de reciclagem ao que é possível;
- IV. Análise da capacidade ambiental e de quanto impacto a área pode sofrer sem

causar danos irreversíveis;

A questão sócio-cultural deve estar presente, aparecendo no incentivo de mostrar a importância para a população local do patrimônio portuário. Além deste incentivo, outras questões como:

- I. Criação de uma integração da área portuária utilizada e o seu entorno, com o intuito de criar novos empregos e mudança na percepção do morador local.
- II. Melhoria dos espaços ao redor da área portuária, com ampliação das áreas verdes e de lazer;
- III. Trabalho com a população de cunho social com população ribeirinha, assim como parcerias;

Além de questões como a revitalização da área portuária, se essa estiver deteriorada para a melhoria da visão da população sobre a área portuária e aumento do desenvolvimento social, além da integração com o turismo, que se insere na questão da integração aos roteiros turísticos já existentes e o trabalho de inserir novos roteiros e esses abrangendo a região portuária.

Dados como a questão da segurança portuária e a integração com outros órgãos (alfândega, capitania dos portos, polícia federal e outros) no compartilhamento de informações, que podem abordar questões de entrada e saída dos navios, passageiros e tripulantes.

3º Gestão

A gestão dos portos é responsabilidade da União, que decide na questão dos portos, que podem estabelecer convênios com os estados e alguns casos municípios para a gestão dos portos. Ou no caso de terminais privatizados, a gestão é dada para empresas através de acordo também com a União.

Quanto aos stakeholders que farão parte deste processo de criação de novos destinos, as armadoras donas dos navios que atracarão terão grande influência na questão das decisões do porto, assim como a Capitania dos Portos, responsável pela administração de todas as atividades marítimas, além das operações portuárias da região, além das autoridades portuárias responsável pela gestão de cada instalação portuária. Outros stakeholders de destaque, segundo CLIA Abremar (2016c) são:

- I. Polícia Federal – responsável pelo controle dos postos da fronteira, e também a questão de passaportes;
- II. ANVISA – responsável pelo controle sanitário, e também pela comercialização dos produtos comercializados;
- III. Receita Federal – responsável pelo controle e fiscalização da arrecadação de impostos;
- IV. Guarda Portuária – responsável pelo atendimento de ocorrências e da fiscalização da faixa portuária, se atentando ao cumprimento das normas;
- V. Secretaria Nacional dos Portos – responsável pelo apoio ao desenvolvimento da infraestrutura portuária, através de investimentos orçamentários e do PAC;
- VI. Ministério de Turismo – responsável pela organização das escalas dos navios, além de programas de qualificação e avaliação das rotas de cruzeiros;

Além dos stakeholders citados, CLIA Abremar (2016c) ainda coloca como stakeholders de destaque que estão envolvidos neste processo o Conselho Nacional de Turismo, que tem como função assessorar o Ministério do Turismo em assuntos relacionados aos cruzeiros marítimos. E o Ministério do Trabalho e Conselho Nacional de Imigração, responsáveis pela legislação dos funcionários e assuntos envolvendo a questão da imigração, tanto de visitantes como da tripulação.

4º Custos Operacionais

Quanto os custos identificados, esses se encontram na questão dos gastos com a construção da infraestrutura, com cada valor presente no plano de desenvolvimento para a obtenção de tais valores sendo adquiridos através de verbas federais, estaduais ou possivelmente municipais. Outros valores surgem com a infraestrutura básica (água, luz, saneamento básico, e outros) que tais podem ser feitos parceria com tais órgãos responsáveis para abatimento ou diminuição dos valores pagos.

Outros gastos presentes identificados são a manutenção do local, – tanto da infraestrutura como daquilo que existe dentro dela – além de gastos com colaboradores e impostos. Além de outros custos ainda não identificados, que poderão ser analisados e categorizados.

5º Legislação

A legislação a ser cumprida se divide na marítima, com normas colocadas tanto pela Marinha Brasileira, como pela IMO, que atendem a padrões em relação a segurança ao mar.

Segundo Brasil (2014), as mais relevantes em relação à Marinha do Brasil são a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, que na questão dos portos possui a responsabilidade do cadastro de locais como marinas, clubes etc, além de desempenhar obras de dragagem e no que seja relacionada com a parte aquaviária.

Instituído pela IMO, após os eventos de 11 de setembro, medidas em relação a proteção dos navios e das instalações portuárias. Este código, ISPC tem o intuito de definir a área portuária, cadastramento e controle da circulação em áreas portuárias, além de outras exigências, com relação à responsabilidade de um funcionário sobre a instalação e de suas obrigações. (CCA-IMO, 2016)

Quanto às normas relacionadas à área ambiental se tem como a Política Nacional do Meio Ambiente-Lei nº 6.938/81, que afirma que a utilização de qualquer recurso ambiental necessita do licenciamento do órgão responsável. A NORMAM 11 aborda a questão do requerimento da utilização do espaço aquaviário junto a Capitania dos Portos ou órgão responsável. No caso de obras ou construção de piers ou estruturas que podem alterar as águas da região é necessário um pedido de obra, com diversos documentos, incluindo planta da obra, cópia do contrato com a União, entre outros documentos além de um estudo detalhado dos possíveis danos causados por tal obra. (ANTAQ, 2016)

Além das informações dispostas aqui, poderão ser encontradas novas informações relevantes ao segmento e que sejam necessárias de serem inseridas no decorrer do trabalho.

5.2.1.2 Segunda Etapa – Operacionalização e Execução

Consiste na escolha do lay out do manual, além da definição de um logotipo e da capa. O logo presente no trabalho deverá ser composto de uma imagem que seja diretamente relacionada ao segmento de cruzeiros, com cores frias (azul e verde) e que consigam atrair a atenção do leitor, sem aparências excessivas. O

layout a ser definido terá características similares aos materiais já presentes no site da CLIA Abremar, com localização na parte de “Dados do Setor”.

Com essa definição, segue-se para a apresentação da proposta ao Conselho da CLIA Abremar, dividida em três partes. A primeira consiste na apresentação da pesquisa e dos resultados obtidos; seguida da proposta do manual com sua localização dentro do site e seus custos; e por fim, demonstra-se a necessidade do projeto para o segmento, no auxílio para o surgimento de novos destinos.

5.2.2 Descrição dos Recursos Humanos envolvidos em cada etapa

- Primeira Etapa

Quanto aos recursos humanos utilizados na etapa de planejamento será de responsabilidade de um (1) colaborador, responsável pela definição do conteúdo presente no manual que se encontra disposto no capítulo anterior, que consiste na análise de atratividade e em ações para o real desenvolvimento do segmento.

- Segunda Etapa

Quanto aos recursos humanos utilizados, na etapa de operacionalização e execução, serão necessários (2) dois colaboradores, o primeiro sendo responsável pela construção das artes e logotipo presentes no manual, com foco em um design compatível com o conteúdo. E o segundo, designado para apresentar o manual na reunião do Conselho da CLIA Abremar, visando a aprovação do projeto e sua consequente execução.

5.2.3 Descrição do Orçamento e dos desembolsos por etapa

Durante a primeira etapa, não existe previsão de gastos, já que o conteúdo do manual será de responsabilidade da autora deste TCC. Apenas na segunda etapa, que consiste na definição do *layout* do manual dos custos de deslocamento para sua apresentação no conselho da CLIA Abremar, localizada na cidade de São Paulo, se prevê desembolso como representado no quadro abaixo.

QUADRO 4 – CUSTOS DO PROJETO

CUSTOS	
Deslocamento (Passagem de avião)	R\$ 500,00 (CURITIBA/SÃO PAULO/CURITIBA)
Design das artes e do logotipo	R\$ 1.500,00
TOTAL	R\$ 2.000,00

FONTE: O autor (2016)

5.2.4 Avaliação do retorno do investimento.

Este projeto não possui um retorno de investimento monetário, pois seu intuito é propiciar o crescimento do segmento de cruzeiros marítimos no Brasil, o que poderá ser observado nas pesquisas a serem realizadas referente a seu uso pelos internautas e também pela CLIA Abremar na continuidade dos estudos.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve como objetivo entender os motivos que fazem com o Brasil não esteja aproveitando seu potencial no segmento de cruzeiros marítimos. Após pesquisa realizada, foram identificados como fatores restritivos a infraestrutura portuária, o planejamento e gestão, a burocracia que acompanha os stakeholders, os custos operacionais e a legislação. Tais motivos encontram-se nos mais diversos portos brasileiros, sejam eles públicos ou privados. Porém, deve-se ter em mente, que outros fatores como a situação política e econômica do Brasil, podem ter relação nesta restrição, porém com menor força que as variáveis citadas.

A presença do segmento no Brasil é relativamente nova comparada com outros mercados e teve seu marco nos anos 2000. Ou seja, o desenvolvimento deste segmento se deu através de uma economia estável formando um cenário positivo, porém com a mudança no cenário mundial, que acabou por desestabilizar diversas economias e setores econômicos, assim como o segmento de cruzeiros marítimos no Brasil, que sofreu um declínio contínuo nos últimos anos.

Já é de conhecimento que o Brasil possui potencial para o segmento de turismo náutico. Porém, este segmento é pouco explorado no país, mesmo contendo milhares de quilômetros de costa litorânea e águas interiores. O incentivo a este tipo de turismo é benéfico não só aos cruzeiros marítimos, mas em outros segmentos, como o turismo de esporte, turismo de pesca, entre outros. E também pode incentivar desenvolvimento em áreas econômicas que possuem pouco contato com o turismo, mas se utilizam fortemente da parte náutica.

Tais fatores identificados fazem com que sejam perdidos altos valores de divisas e também o não aproveitamento de vários destinos turísticos com potencial náutico. A necessidade de incentivar estes destinos vem do possível desenvolvimento econômico, cultural que pode estar aliado ao segmento de cruzeiros marítimos, caso este tenha um planejamento que contemple tanto a questão econômica, como outras questões de parte legal, ambiental e cultural, para que não seja um turismo destrutivo e sim de valorização da natureza e da cultura local.

Quanto aos resultados identificados, ficou claro que o poder público necessita alterar diversas questões que estão sob seu comando, como as de infraestrutura e gestão portuária, custos operacionais e legislação afim, que ainda

causa burocracia e lentidão no processo de desenvolvimento do segmento. Porém deve-se entender que não é somente o poder público que deve ser responsável por tais mudanças. A iniciativa privada também deve participar de tais alterações, e seguir pressionando os outros setores para que tais fatores aqui encontrados consigam ser inibidos e contribuir para o crescimento do segmento.

Assim, espera-se que com tais fatores constatados seja possível identificar soluções para mitigar os efeitos restritivos, até que se encontre uma solução permanente e assim incentivar o desenvolvimento da costa litorânea e as cidades que a compõe, auxiliando também em outros setores da economia do mar.

REFERÊNCIAS

AMARAL, Ricardo. **Cruzeiros marítimos**. São Paulo: Manole, 2002.

_____, Ricardo Costa Neves do. **Uma análise do mercado de cruzeiros marítimos: evolução, expansão e previsão no Brasil e no mundo**. São Paulo: USP, 2009. 149 p. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Ciências da Comunicação, Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, 2009.

ANTAQ. **Manual de Licenciamento Ambiental nos Portos**. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/MeioAmbiente/manual_de_licenciamento_ambient_al_nos_portos_\(2\).pdf](http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/MeioAmbiente/manual_de_licenciamento_ambient_al_nos_portos_(2).pdf)> Acesso em 11 dez. 2016

ANTAQ. **Porto Verde: Modelo Ambiental Portuário**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/portoverde.pdf>> Acesso em 11 dez. 2016

APPA. **Administração dos Portos**. Disponível em: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=99>> Acesso em 10 dez. 2016

A TRIBUNA, 2016. **Brasil sai da rota dos cruzeiros marítimos**. Disponível em: <<http://www.tribuna.com.br/noticias/noticias-detalle/porto%26mar/brasil-sai-da-rotad-dos-cruzeiros-maritimos/?cHash=2ac5df8abb1dd81f0fea6f459fe458a3>> Acesso em 10 out. 2016

BRASIL. **Lei nº. 12.815, de 05 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nos 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nos 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nos 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm> Acesso em: 19 maio 2016(a)

_____. **Lei nº. 10.233, de 5 de junho de 2001**. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm> Acesso em 9 dez 2016(b)

_____. **Emenda Constitucional nº 7, de 15 de agosto de 1995**. Altera o art. 178 da Constituição Federal e dispõe sobre a adoção de Medidas Provisórias. Disponível em: <

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc07.htm#art1>
Acesso em 10 dez. 2016(c)

_____. **Decreto nº 7.381, de 2 de dezembro de 2010.** Regulamenta a Lei no 11.771, de 17 de setembro de 2008, que dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Decreto/D7381.htm>
Acesso em 9 dez. 2016(d)

_____. Ministério do Turismo. FGV Projetos. **Pesquisa Anual de Conjuntura Econômica do Turismo.** 11. ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2015(a). 98 p. ISSN: 2179-8362

_____. Ministério do Turismo. **Segmentação do turismo e o mercado.** Brasília: Ministério do Turismo, 2010(a).

_____, Ministério do Turismo. **Segmentação do Turismo: Marcos Conceituais.** Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

_____. Ministério do Turismo. **Turismo náutico: orientações básicas.** 3. ed. Brasília: Ministério do Turismo, 2010(b).

_____. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Estruturação de Destino. **Resoluções e Normativas Relativas ao Turismo Náutico: vade mecum.** Brasília: Ministério do Turismo, 2014.

_____. Ministério do Turismo. **Secretaria dos Portos.** Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/gestao/companhias-docas>> Acesso em: 19 maio 2016(e)

_____. Secretaria dos Portos. Diagnóstico In: **Plano Nacional de Logística Portuária.** Brasília: Secretaria dos Portos, 2015(b).

BRASIL COMEX. **Para os armadores, os custos dos portos brasileiros são os mais caros do mundo.** Disponível em: <<http://www.brasilcomex.net/integra.asp?cd=5412>> Acesso em: 12 out. 2016

CCA-IMO. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/ispscodepa_rev.1.pdf> Acesso em: 13 dez. 2016

CLIA ABREMAR. **Estudo de Perfil e Impactos Econômicos de Cruzeiros Marítimos no Brasil.** Disponível em: <<http://www.abremar.com.br/down/fgv2011.pdf>> Acesso em: 22 mai. 2016(a)

_____. **Estudo de Perfil e Impactos Econômicos de Cruzeiros Marítimos no Brasil.** Disponível em:

<<http://www.abremar.com.br/down/fgv2014.pdf>> Acesso em: 26 mai. 2016(b)

_____. **Estudo de Perfil e Impactos Econômicos de Cruzeiros Marítimos no Brasil.** Disponível em: <<http://www.abremar.com.br/down/fgv2015.pdf>> Acesso em: 27 mai. 2016(c)

DENCKER, Ada de Freitas Maneti. **Métodos e técnicas de pesquisa em turismo.** São Paulo; Futura, 1998.

EXAME, 2015. **Os 15 países que mais dependem do turismo (mais o Brasil).** Disponível em: < <http://exame.abril.com.br/economia/noticias/os-15-paises-que-mais-dependem-do-turismo-mais-o-brasil#2> > Acesso em: 13 maio 2016

FIESC. Economia do Paraná. Disponível em: < <http://www4.fiescnet.com.br/setores/economia-do-mar> > Acesso em: 19 dez. 2016

FONSECA, Caroline Rocha Duarte da. **Cruzeiros marítimos de cabotagem e a regulamentação da atividade no Brasil.** Niterói, 2012. Graduação (Bacharelado em Turismo). Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Turismo, Universidade Federal Fluminense.

GIL, A.C. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 3. ed. São Paulo: Atlas, 1991.

_____. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

IBGE. **Classificação Nacional de Atividades Econômicas: Subclasses para uso da Administração Pública – CNAE: versão 2.0, 2007.** Rio de Janeiro: IBGE. 2007

INTERNACIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Introduction to IMO.** Disponível em: <<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>> Acesso em 22. nov 2016

JORNAL DE CANOAS, 2016. **Governo quer privatizar terminais portuários do Brasil.** Disponível em: < http://www.diariodecanoas.com.br/_conteudo/2016/03/noticias/pais/301286-governo-quer-privatizar-terminais-portuarios-do-brasil.html > Acesso em 10 out. 2016

LAGE, Beatriz Helena Gelas; MILONE, Paulo César (orgs.). **Turismo: teoria e prática.** São Paulo: Atlas, 2000.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica.** 5. ed. São Paulo : Atlas, 2003.

_____. **Fundamentos de metodologia científica.** São Paulo: Atlas, 2010. 315 p.

_____. **Técnicas de pesquisa.** 7. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

LAVILLE, Christian; DIONNE, Jean. **A construção do saber: manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas.** Porto Alegre: Artes Médicas;

Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LIMA, Eriksom Teixeira. **Diretrizes estratégicas para os portos do nordeste.** BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n. 10, p. 349-378, set. 1999.

LOHMANN, Guilherme; NETTO, Alexandre Panosso. **Teoria do turismo: conceitos, modelos e sistemas.** São Paulo: Aleph, 2008.

MARINHA DO BRASIL. DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. **Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras – NORMAM-04/DPC - 2013.** Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam04.pdf>> Acesso em 10 dez. 2016(a)

_____. DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. **Normas da Autoridade Marítima para credenciamento de instituições para ministrar cursos para profissionais não tripulantes e tripulantes não aquaviários – NORMAM-24 - 2012.** Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam24.pdf>> Acesso em 10 dez. 2016(b)

MOREIRA NETO, Diogo De Figueiredo; FREITAS, Rafael Veras de. **A nova regulação portuária.** Belo Horizonte: Fórum, 2015. 112 p.

NEVES, Barbara Thaina Cardoso. **A dinâmica do mercado de cruzeiros marítimos no Brasil: Desempenhos e desafios.** Niterói, 2013. Graduação (Bacharelado em Turismo). Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Turismo, Universidade Federal Fluminense.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes turísticos.** 2. Ed. São Paulo: Aleph, 2002.

PANROTAS, 2016. **Em crise, cruzeiros perdem 36% de paxs no Brasil.** Disponível em: < http://www.panrotas.com.br/noticia-turismo/cruzeiros/2016/08/em-crise-cruzeiros-perdem-36-de-paxs-no-brasil_128377.html?pesquisa > Acesso em 10 out. 2016

PELLIZZER, Hilário A. **Uma introdução à técnica do turismo transportes.** Ed. Livraria Pioneira, 1978.

PORTO DE ITAJAÍ. **Infraestrutura.** Disponível em: < <http://www.portoitajai.com.br/novo/c/infraestrutura> > Acesso em: 31 maio 2016

PORTO DE ITAJAÍ. **Terminal de Passageiros Guilherme Asseburg.** Disponível em: < <http://www.portoitajai.com.br/novo/c/terminal-cruzeiros> > Acesso em: 31 maio 2016

PORTOS SEM PAPEL. **Glossário Portuário.** Disponível em: <<https://gestao.portosempapel.gov.br/sep/glossario-portuario>> Acesso em 10 dez. 2016

RECEITA FEDERAL. Sistema Normas. Disponível em: <
<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=70297#1589307>> Acesso em 11 dez. 2016

RONÁ, Ronaldo Di. **Transporte no Turismo**. 1ed. São Paulo: Manole, 2002.

SOBROZA, Débora Guimarães. **Turismo de Cruzeiros no Brasil: A atratividade do porto do Rio de Janeiro**. Niterói, 2009. Graduação (Bacharelado em Turismo). Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Turismo, Universidade Federal Fluminense.

TERMINAL DE CRUZEIROS DE ITAJAÍ. **Pier**. Disponível em: <
<http://www.pierturisticoitajai.com.br/pier> > Acesso em: 01 jun. 2016

TORRE, Francisco de La. **Sistemas de transporte turístico**. São Paulo: Roca. 2002

APÊNDICE 1 – MODELO DE QUESTIONÁRIO



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
BACHARELADO EM TURISMO
ALUNA: TAMYRES CAITANO BUENO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

“Análise dos fatores restritivos ao desenvolvimento do mercado de cruzeiros marítimos no Brasil”

A elaboração das perguntas se deu da análise dos estudos feitos pela CLIA Abreamar nos anos de 2011/12, 2013/14 e 2014/15.

QUESTIONÁRIO

1. Qual sua visão sobre o atual momento que vive o segmento de cruzeiros no Brasil?
2. Em sua opinião, quais são os fatores que impedem o desenvolvimento do segmento?
3. Em sua opinião, qual é a importância da infraestrutura portuária para o desenvolvimento da atividade e como você classifica a infraestrutura brasileira?
4. Em sua opinião, os custos operacionais no Brasil afetam de que forma o segmento?
5. Qual sua visão sobre a burocracia que envolve o segmento e como essa influencia o segmento? E o grande número de stakeholders é um fator que auxilia ou prejudica no desenvolvimento do segmento?

6. Em sua opinião, a legislação em relação ao segmento é suficiente para satisfazer as necessidades do segmento, ou segue como obstáculo para o desenvolvimento?

GLOSSÁRIO

Amarração do navio - Ato de amarrar os cabos do navio nos cais.

Atracação - Aproximar ou encostar uma embarcação ao cais, com o propósito de carregamento e descarregamento de mercadoria.

Cabotagem - Navegação doméstica utilizando à costa do país.

Companhia Docas - Companhias gestoras dos portos ainda vinculados ao governo.

Desestatização - Reduzir, diminuir ou acabar com a interferência e/ou gestão do Estado;

Dragagem - Serviço de escavação nos canais de acesso e áreas de atracação dos portos para manutenção ou aumento da profundidade.

Economia do Mar - Setor que agrega os segmentos marítimos: Recursos Oceânicos (produtos procedentes do mar, preservação ambiental e recursos minerais), Indústria Naval (construção náutica, construção naval e reparo naval), Alimentos do Mar (pesca, aquicultura e o processamento do pescado), além de Portos e Transporte Marítimo (portos e aos transportes em ambiente marinho).

Fluxos turísticos - Deslocamento de turistas de uma direção a outra, com um local comum de emissão e ou um ou vários destinos de recepção.

Globalização - Processo que gera integração nas economias e mercados de diferentes países, estabelecendo o fim das fronteiras entre eles.

Granéis (Carga) – Carga que não é acondicionada em qualquer tipo de embalagem. Necessitam ser individualizadas, subdividindo-se em graneis sólidos e graneis líquidos.

Nichos de mercado - Segmentos ou públicos cujas necessidades particulares são pouco exploradas ou inexistentes.

Pier - Embarcadouro; cais;

Praticagem - Serviço de atracação disponível em áreas que apresentem dificuldades ao tráfego de embarcações.

Privatização - Ação de fazer com que algo passe a pertencer ao setor privado.

Segmento - Grupos de mercado onde algumas de suas características que identificam seus componentes.

Sistematização - Ordenar elementos em um sistema, assim colocando uma ordem.

Stakeholder – Descrição de uma pessoa ou grupo que fez um investimento ou tem ações ou interesse em uma empresa, negócio ou indústria.